nur 3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 7
Juli 2008
57. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

KRITISCH BETRACHTET:
- *Händler-Test Rhein-Main*
- Minitrix-VT 98
- Bemo-Gepäcktriebwagen
- Union-Pacific-Dieselbrummer
- Tillig-IR-Steuerwagen
- H0-Bahnwärterbude

Saalfeld unter Dampf
Lokführer Müller erinnert sich

Hauptbahnhof Lübeck
Der moderne 100-Jährige

Goldenes Gleis
Festakt in Baden-Baden

Erster Klasse:
GLACIER-EXPRESS-REISE ZU GEWINNEN!!!



WERKSTATT:
- Schönheider Brückenbau
- Tanklager-Füllung
- Trafo-Häuschen
- Radsatz-Reinigung

NEU IM MINIATUR-WUNDERLAND

Hamburgs MATTERHORN

Inhalt





And the winner is... 70

...Gützold bei den Triebfahrzeugen in H0! Dazu: Alle Preisträger, Bilder von der Gala und Interviews.



20 Durchblick am Meer

Pünktlich zum Jubiläum wurde die historische Bahnhofshalle in Lübeck vollständig erneuert.

Brückenschläge über die Mulde 44

Brücken verschiedener Größen waren typisch für Schönheide Süd. Georg Kerber zeigt das im Maßstab 1:87.





26 Kohle-Comeback

Auch in Saalfeld musste die DR ab 1980 wegen teuren Schweröls rostgefeuerte Loks reaktivieren.



Titel: Szene nach Vorbild in der Schweiz. Foto: MiWuLa/Zarges

74 Langsam hoch hinaus

Begehbare meterhohe Modellberge: Im „MiWuLa“ Realität. Dazu der neue Glacier-Express im Bild (S. 14)!



Bahnwelt Aktuell

SCHMALSPUR

Festival im Preßnitztal

● Am verlängerten Pfingstwochenende vom 10. bis zum 12. Mai wurde das zweite „Schmalspurbahnfestival auf Reisen im Preßnitztal“ auf der bekannten Museums-Schmalspurstrecke Jöhstadt – Steinbach ganz groß aufgezogen. Schon am 9. Mai traf der Zittauer VT 137322 zu Test- und Personaleinweisungsfahrten ein. Dessen Einsätze waren die ersten außerhalb des Zittauer Schmalspurnetzes, und er ergänzte die drei Dampfzüge in einmaliger Weise. Neben dem Zugverkehr auf der Museumsstrecke wurde ein Buspendel zwischen Steinbach und Wolkenstein angeboten. Im Bahnhof Steinbach konnte man auf dem Führerstand mitfahren, hier gab es ebenfalls ein kleines Festivalgelände. In Jöhstadt wurden in der Ausstellungs- und Fahrzeughalle der Preßnitztalbahn unter anderen eine kleine Modellbahnschau und der Stand des Neubaus der IK Nr. 54 dokumentiert. Von ihr waren Rahmen und Kessel zu sehen, ehe sie Ende des Jahres im Dampflokwerk Meiningen zusammengebaut wird. Nach Angaben des Veranstalters nutzten rund 4700 Fahrgäste die Züge, mehr als 6000 Besucher wurden beim Zweiten Schmalspurbahnfestival im Preßnitztal gezählt.



Das Festival war auch mit seinen Dampfzügen eine familienfreundliche Alternative.



Erstmals außerhalb des Heimatnetzes: VT 137 322 zwischen Schlössel und Jöhstadt.

Fotos (2): Oehler

PRIVATISIERUNG

Blick nach draußen

● Neuseeland galt in den 1990er-Jahren als Musterland einer liberalen Wirtschaftspolitik. Die Inselrepublik privatisierte 1993 ihre Bahn. Nun kauft der Staat, der bereits 2004 das Streckennetz wieder verstaatlicht hatte, für rund 335 Millionen Euro auch die Transportgesellschaft von einem australischen Unternehmer zurück. In Dänemark strebt die neue Verkehrsministerin Carina Christensen (Konservative) anders als ihr Vorgänger keine rasche Privatisierung der Staatsbahn DSB an, weil etwa 3000 Beamte herausgelöst und weiter besoldet werden müssten. Deutschland hingegen hat mit den Stimmen der großen Koalition nun eine Teilprivatisierung des Personen- und Güterverkehrs in Höhe bis 24,9 Prozent beschlossen.



Foto: Wirtz

Am 1. Mai 2008 fuhr ein Abellio-Doppel-VT als Verstärkerzug auf der Linie S6 Essen – Düsseldorf anlässlich des NRZ-Wandertages. Die Garnitur passiert gerade die Brücke über den Kettwiger Stausee in Essen. Die S6 wird regulär von DB Regio bedient.

NETZ

Saale-Elster-Talbrücke

● Im Verlauf der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle werden insgesamt sechs Talbrücken mit insgesamt 13,4 Kilometern Länge errichtet. Mit 6465 Metern Länge in West-Ost-Richtung und dem abzweigenden Streckenast mit 2112 Metern Länge wird die Saale-Elster-Talbrücke die längste Bahnbrücke in Deutschland werden. Als Überbausysteme sind überwiegend Einfeldträgerkonstruktionen mit 44 Metern Pfeilerabstand und durchgehend geschweißten Schienen auf fester Fahrbahn vorgesehen. Für die Herstellung der Brücke wird im ökologisch sensiblen Bereich der Auenlandschaft eine spezielle Bauform, die so genannte „Vor-Kopf-Bauweise" angewandt. Dabei werden Gründungen, Pfeiler und die Überbauten vom bereits fertigen Teil der Brücke aus erstellt.

Die Bauarbeiten werden von mehreren Stellen aus geführt – im Bild der Montagebeginn im Bereich von Halle-Osendorf.



Foto: Emersleben

PRIVATBAHN

Totgeglaubte leben (oft) länger

● Auf ein bewegendes und bewegtes Leben kann die nun ins Farbkleid der Die-Lei GmbH getauchte Deutz-Diesellok der Bauarttype DG1200BBM zurückblicken. Im Jahre 1966 erblickte sie unter der Fabriknummer 57982 das Licht der Eisenbahnwelt und konnte ihre 808 kW Leistung als V 75 bei der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn unter Beweis stellen. Mit Gründung der HGK wechselte die Lok 1992 in deren Dienste, wurde dort ab Januar 1993 zur V 37 und arbeitete hauptsächlich im Rangier- und Übergabedienst. 1996 genoss die urige Maschine eine Modernisierung und Remotorisierung durch ABB Henschel und wurde im neuen HGK-Nummernplan als DH 37 bezeichnet. 2006 gab die HGK die Lok an den Lokpool von Vossloh ab.



Foto: Mann

Nach einer HU steht die Lok nun in Diensten der Die-Lei GmbH und zeigt sich am 15. Mai 2008 als DLI-112 im farbenfrohen Design mit Spitznamen „Goliath" im Marburger Hbf.

Im Blickpunkt der Öffentlichkeit



Dr. Karlheinz Haucke

Ist Ihnen auch schon aufgefallen, wie oft heutzutage die Eisenbahn in Presse, Funk und Fernsehen eine zumeist negative Rolle spielt? Es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht zumindest eine Meldung dem Schienenverkehr gewidmet ist.

Das war früher deutlich anders: Beim Blättern in Tageszeitungen aus den 60er-Jahren etwa muss man schon eine gehörige Ausdauer aufbringen, bis man fündig wird. Und das, obwohl damals bei der Bundesbahn die erste große Streckenstilllegungswelle einsetzte und die Reichsbahn unter Mangelerscheinungen litt. Gleichwohl blieb die rare Berichterstattung überwiegend positiv: Verdiente Brigadelokführer und (Wieder-)Elektrifizierungen wurden in der DDR gefeiert, und in der Bundesrepublik fanden selbst Abschiede von der Bimmelbahn im Lokalteil eher als Volksfeste ihren Niederschlag.

Und die Modellbahn? Auch sie hat derzeit wieder mediale Konjunktur und das nicht zuletzt aufgrund der Erfolge des weiter auch in die Höhe wachsenden Miniatur-Wunderlandes in der Hamburger Speicherstadt oder der Bad Driburger Ottbergen-Schauanlage. Die noch gar nicht eröffnete Modellbahnwelt Oberhausen treibt bereits eine ganze Region um. Und die erstmalige Verleihung des „Goldenen Gleises" durch unsere Verlagsgruppe Bahn setzt ebenfalls ein weithin sichtbares positives Zeichen!

Apropos Zeichen, die setzen wir auch für die Treuesten der Treuen, unsere rund 32000 Abonnenten nämlich: Sie erhalten mit dieser Ausgabe als unser Dankeschön die DVD „Dampfabschied in Saalfeld" als exquisite Ergänzung unseres Beitrags übers Dampf-Finale ab Seite 26.

BAHNWELT AKTUELL

FERNVERKEHR

Italo-Schnellzug im DB AG-Test

● Zur Zeit im Systemtest auch auf deutschen Hochgeschwindigkeitsstrecken ist der neue, siebenteilige „Cisalpino Due" alias ETR-610-Schnellzug von Alstom Ferroviaria, Italien. Er soll mit 14 Einheiten einmal grenzüberschreitend zwischen Italien und der Schweiz, eventuell auch nach Deutschland, verkehren und benötigt verschiedene länderspezifische Zugsicherungs- und Leitsysteme. DB Systemtechnik ist auf solche Zulassungsverfahren spezialisiert. Besonderheiten der 2007 gebauten neuen Pendolino-Garnitur: Kurven-Neigetechnik, Rauchmelder für den langen Tunnelbetrieb an den Wagen, brandsichere Verkabelung, Mehrstrom-Betrieb und manch anderes, der Antrieb mit Dauerleistung von 5500 KW erfolgt auf vier Wageneinheiten, Stromabnehmer in Zugmitte, maximale Geschwindigkeit 250 km/h.



Foto: Dr. Brodka

Eine Prototypgarnitur des italienischen „Cisalpino Due", abgestellt im DB-Betriebsgelände München-Freimann, bereit zum Test auf deutschen Hochgeschwindigkeitsstrecken.



Foto: Schmidtendorf

Henschel-D-Kuppler für Frankreich: Die Eisenbahnwerkstatt „MaLoWa" in Benndorf hat die Dampflok „Graf Bismarck XVI" für den südfranzösichen Eisenbahnverein CITEV fertiggestellt. Bei Interlok in Pila (Schneidemühl) erhielt sie als erste Lok in Europa einen Neubaukessel, der nach der EU-Druckkesselrichtlinie gebaut wurde.



Foto: Henschel

Nachdem 78 468 am 22. Juli vergangenen Jahres wegen Fristablaufs ihre letzte Fahrt absolviert hatte, war sie nun Anfang Mai unter neuer Regie wieder unter Volldampf zu erleben. Die Lok wechselte von Krefeld nach Lengerich und erhielt dort ihre Hauptuntersuchung. Am 4. Mai 2008 war sie anlässlich des zweiten „RuhrtalBahn"-Stationstags zwischen Schwerte, Hagen und Wuppertal unterwegs.

Zwischenhalt

■ **Der millionste Fahrgast** auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken von Deutschland nach Frankreich wurde am 19. Mai auf dem Hauptbahnhof Frankfurt am Main begrüßt. Täglich nutzen rund 3 300 Fahrgäste (laut DB AG) die schnellen Verbindungen.

■ **Der Landkreis Märkisch Oderland** und die IHK Ostbrandenburg fordern einen zukunftssicheren Ausbau der Ostbahn Berlin – Küstrin – Polen. Vor allem fordern sie, dass im Zuge der Streckenmodernisierung ausreichend Ausweichstellen erhalten bleiben.

■ **Dieter Wellner,** Ministerialdirigent im bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium und seit 1996 Vorsitzender des Arbeitskreises Bahnpolitik der Landesverkehrsabteilungsleiterkonferenz, ist am 16. Mai mit Erreichen des 65. Lebensjahres aus dem Amt geschieden. Die „Aktion Münchner Fahrgäste" lobte Wellners Einsatz, der „die Eisenbahnen in Bayern in einem guten und attraktiven Zustand" hinterlasse.

■ **Die Deutsche Bahn,** Region Südost, will ab Dezember drei RE-Zugpaare Dresden – Breslau einrichten. Mit der polnischen Seite müssten noch einige Fragen geklärt werden, eingesetzt werden sollen VT 642, sagte Hans-Jürgen Lücking von der DB AG.

■ **Die DB AG** hat im Amtsblatt der EU die Herstellung, Lieferung und Zulassung von 130 bis 300 Hochgeschwindigkeits-Triebzügen ausgeschrieben. Der Auftrag startet im September 2009, ist langfristig angelegt und läuft bis Ende 2036.

■ **Auf der Ostsee-Insel Fehmarn** soll bis Ostern 2010 ein neuer Bahnhof entstehen. Vom Gleisdreieck zwischen Fehmarnsundbrücke und Puttgarden soll ein Gleis bis zum neuen Bahnhof Fehmarn-Burg entstehen. Man rechnet mit 1000 Kunden täglich.

■ **Lothar Krauß** heißt der neue Vorsitzende der Eisenbahnergewerkschaft Transnet. Er übernimmt den Posten von Norbert Hansen, neuer Arbeitsdirektor bei der DB AG.

■ **Das EBA** (Eisenbahn-Bundesamt) hat am 19. Mai den Probebetrieb ZAT (Zugabfertigung durch den Triebfahrzeugführer) bei der Berliner S-Bahn abgebrochen. Laut EBA müsse geklärt werden, wie sich die neue

DAMPFNOSTALGIE

Alle Jahre Wolsztyn...

● ... heißt es jeden ersten Samstag im Mai, wenn die PKP Cargo S.A. traditionell zur großen Dampflokparade in die Robert-Koch-Stadt einlädt. Bereits gegen 10 Uhr morgens verfliegen alle Befürchtungen, dieser 101. Bw-Geburtstag könnte dem vorjährigen, großen Jubiläum nachstehen. Es herrscht dichtes Gedränge um die angeschürten Wolsztyner Loks: Ok1 359, Ol49 7, Tr5 65, Ol49 69, Ok22 31, Pt47 112 und die Tr12 25 aus Chabòwka, allesamt auf dem Durchfahrgleis des Bahnhofs abgestellt. Einzig die vollständig mit Vorräten versehene Ol49 23 bleibt auf einem Nebengleis mit kaltem Rost stehen, was einen Defekt in letzter Minute vermuten lässt. Gegen 11.25 Uhr läuft einige Minuten verspätet die 03 1010, von 52 8177-9 als Schiebelok unterstützt, mit dem „Berlin-Macht-Dampf"-Sonderzug im Bahnhof ein. Kurz darauf erhält auch schon die als „Schöne Helena" bezeichnete Pm 36-2, der Stolz des polnischen Dampflokbaus, mit dem aus Schürzen- und Eilzugwagen zusammengestellten „VIP Cargo"-Sonderzug aus Poznan Einfahrt auf Gleis 3 des zweiten Bahnsteigs. Dann geht es Schlag auf Schlag. Der „Hefajstos" aus Wroclaw, der seit Jahren leider nur Schnellzugwagen der Epoche V führt, kommt diesmal mit einer Tenderlok-Doppeltraktion, bestehend aus der TKt48 18 und der englischen 5521 von Great Western, an. Gegen Mittag kommt aus Dresden die Altkesselpazifik-03 2204-0 des Lausitzer Dampflok-Clubs und kurz darauf rollt 18 201 mit Doppeltender aus Cottbus an. Spätestens jetzt befinden sich etwa 10000 Menschen entlang der Gleisanlagen der 14000-Einwohner-Stadt. Zunächst kommen die Loks einzeln jeweils auf dem ersten Ausfahr- oder dem Durchfahrgleis im großen Abstand und in Schritttempo. Besonders, da selten gesehen, fällt dabei die komplett (inklusive Lampen) in den Ursprungszustand versetzte Wienerin Tr12 25, Ex-KkStb 270.203, auf. Nach einer abermaligen Rückkehr werden alle 17 Loks aneinander gekuppelt und so fahren gut 300 Meter Dampflok pfeifend an der knipsenden Menge und den offenen Mündern der staunenden Kinder vorbei.



Foto: Tlustek

Die Ankunft der 03 1010 wird von den anderen Loks mit einem gebührenden Pfeifkonzert gewürdigt.

Technik in die Arbeitsabläufe des Fahrpersonals integrieren lasse.

■ Neben der Hamburger Hochbahn (HHA) will auch Veolia ein Angebot für den schleswig-holsteinischen Anteil der AKN abgeben. Das Land hält 49,89 Prozent an dem norddeutschen EVU. 50 Prozent gehören der Hansestadt Hamburg.

■ **Die Deutsche Bank** schmiedet ein Konsortium zur Übernahme der britischen Eisenbahn-Leasinggesellschaft Angel Trains. Der bisherige Eigentümer, die Royal Bank of Scotland, will verkaufen.

■ **Claus Weselsky** übernimmt erwartungsgemäß den Chefposten bei der Lokführergewerkschaft GdL. Der bisherige Vorsitzende Manfred Schell ging in den Ruhestand.



Foto: Armin Schmutz

DBAG-Messzug in der Schweiz: Vom 15. bis 27. Mai 2008 weilte ein VT 612 in der Schweiz, wo zusammen mit SBB-Messtechnik diverse Fahrten durchgeführt wurden. An vier Tagen war der 612 901-0, Versuchsträger für Fahr- und Schwingungstechnik der DBAG, Prüfstelle Minden, zwischen Biel und Lausanne anzutreffen. Vom 22. bis 25. Mai 2008 neigte sich der VT zwischen Erstfeld und Göschenen durch die Kurven der Nordrampe des Gotthards. Am 16. Mai 2008 befand er sich bei Schafis am Bielersee auf der Fahrt von Biel nach Lausanne.

BAHNWELT AKTUELL

Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs oder einen Sonderpreis gewinnen.



Foto: Mike Heger

Vom bulgarischen Pirdop nach Olen (Belgien) verkehren in regelmäßigen Abständen Ganzzüge, beladen mit Kupferplatten. Bei den Platten handelt es sich um so genannte Anoden. Die Kupfergewinnung ist ein aufwendiger und energieintensiver Prozess und eine der letzten Aufbereitungsstufen ist das Anodenkupfer, das bereits zu 99 Prozent aus Kupfer besteht, aber auch noch Verunreinigungen aufweist, die bei einer letzten Elektrolyse entfernt werden. Das Endprodukt ist das Kathodenkupfer. Oftmals ist der Zug in Deutschland mit einer Lokomotive der Baureihe 151 bespannt und besteht aus 20 Flachwagen der Gattung Smmps (BDZ/Bulgarische Staatsbahn). Der Kupferpreis ist in den vergangenen Jahren extrem gestiegen und wird tagesaktuell etwa an der London Metal Exchange (LME) ermittelt. Schätzen Sie doch bitte den Wert der Ladung dieses Zuges (Stichtag für Kupferpreis/Grade A-Kupfer: 25. Juni 2008) in Euro unter der Annahme, dass die Wagen bis zur Lastgrenze beladen sind?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2008 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder schicken Sie eine E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de Unter allen richtigen Einsendungen werden ein Schwerlastwagen-Set „Strangguss" von Märklin in H0 (Bild) sowie 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: „29 Stück". Gewonnen haben: Niebergall, Sven, 36433 Moorgrund; Harrius, Hildegard, 22929 Hamfelde; Stang, Stefan, 55116 Mainz; Zahler, Christoph, CH-3773 Matten; Seidel, Günter, 59174 Kamen; Ruhnau, Ralf, 54662 Herforst; Stricker, Ruth, 09119 Chemnitz; Brandenburg, Henning, 21400 Reinstorf; Ruf, Gerd, 76149 Karlsruhe; Zinkl, Robert, 90482 Nürnberg; Letschert, Hans-Dieter, 44143 Dortmund; Munsteiner, Marcel S., 63225 Langen; Waletzko, Günter, 51375 Leverkusen; Steingräber, Konrad, 31137 Hildesheim; Mayer, Andreas, 63486 Bruchköbel; Wagner, Max, A-5020 Salzburg; Rogge, Bernd, 17491 Greifswald; Schmidt, Hansjörg, 66687 Wadern; Heß, Matthias, 64807 Dieburg; Blees, Georg, 65604 Elz; Rahn, Friedemann, 37213 Witzenhausen; Quaester, Klaus, 22523 Hamburg; Betz, Robert, 80637 München; Hausknecht, H.-Jochen, 91242 Ottensoos; Strasser, Hubert, CH-8304 Wallisellen.

BAHNINDUSTRIE

TTT – Talent, TRAXX, Taurus

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) zog auf einer Pressekonferenz Mitte April in Berlin eine positive Bilanz des Geschäftsjahres 2007. Die Hersteller von Lokomotiven, Zügen, Gleisen und Leit- sowie Sicherungstechnik profitieren von der Renaissance der Schiene. Um das Klima zu schützen, bauen viele Städte und Länder ihre Bahnnetze für den Personen- und Güterverkehr aus. Die Auftragseingänge stiegen im vergangenen Jahr auf ein neues Allzeithoch von 10,7 Milliarden Euro. Ein kräftiges Plus verzeichneten die deutschen Bahntechnikhersteller außerdem beim Umsatz: Er stieg 2007 um 5,5 Prozent auf 9,6 Milliarden Euro. Dafür verantwortlich ist vor allem das Auslandsgeschäft. Die Auftragseingänge stiegen erstmals in der Branchengeschichte das dritte Jahr in Folge. Auch hier war das Ausland für das gute Abschneiden verantwortlich, bei den Fahrzeugen mit fünf Milliarden Euro, bei der Infrastruktur mit 1,7 Milliarden Euro. Auch bei den Beschäftigten erreichte die Branche mit 40 900 Mitarbeitern einen Rekordwert. VDB-Präsident Friedrich Smaxwil rechnet damit, dass die Firmen weiter Personal einstellen werden. Die Zahl der offenen Ingenieursstellen bezifferte Smaxwill mit etwa 1200.

Zum vermutlich letzten Mal kam eine Lok der Reihe 218.8 im April 2008 in den unterhalb des Bw Leipzig Hbf West gelegenen Teil des ehemaligen Berliner Bahnhofs. Die in Leipzig eingesetzte 218 831 nutzte die Gelegenheit zum Ergänzen der Sandvorräte, bevor die Gleisanlagen für die Baumaßnahmen des künftigen, benachbarten ICE-Werkes endgültig gesperrt wurden.



Foto: Meinhardt



Foto: Gross

Zum 13. Eisenbahnfest des Thüringer Eisenbahnvereins (TEV) in Weimar gab es dieses Jahr eine große V180-Parade und so konnten am 24. Mai 2008 folgende Maschinen an der Drehscheibe abgelichtet werden. Von links: 118 141 kam vom Sächsischen Eisenbahnmuseum (SEM) Chemnitz-Hilbersdorf, 118 505 rollte aus Arnstadt (DB Museum) an, daneben stand die ortsansässige 118 578 des TEV Weimar, 118 749 stammt ebenfalls aus Arnstadt (DB Museum), sowie die drei Maschinen 201, 203 und 205, die zum Bestand der MEG Schkopau zählen.

SACHSEN

Liebe auf den zweiten Blick

● Das Verhältnis der Leipziger zu ihrem City-Tunnel war bisher angespannt. Doch nun scheint sich die Situation rund um das 704 Millionen Euro teure Bauwerk zu ändern. Während der ersten beiden Tunnel-Tage Anfang Mai strömten 20 000 Besucher zur Baustelle, um rund 20 Meter tief abzusteigen. Der Weg führte durch die erste etwa 430 Meter lange Tunnelröhre, bestehend aus 241 so genannten Tübbing-Ringen von jeweils 1,8 Metern Breite, vom Hauptbahnhof zur Station „Markt" direkt vor dem Alten Rathaus. Über einen Treppenturm ging es aus 25 Metern Tiefe in die Zwischenebene und dann wieder an die frische Luft. „Leonie", die Tunnelbohrmaschine, konnte bei der ungewöhnlichen, kostenlosen Exkursion nicht besichtigt werden. Sie steht schon für den Bau der zweiten Röhre am Bayerischen Bahnhof am Start. Die 1454 Meter lange zweite Röhre wird voraussichtlich innerhalb von sechs Monaten gebohrt.



Foto: Emersleben

Ab 2010 sollen die ersten Züge mit 80 km/h durch die Leipziger Unterwelt rollen.

TOP und FLOP



TOP: Manches ist so einfach

Da steigt man doch gerne ein. Einen fröhlichen Willkommensgruß bietet die Kurhessenbahn ihren Fahrgästen schon im Türbereich ihrer Triebwagen der Baureihe 628 an. In großen weißen Buchstaben ist dieser nicht zu übersehen und auch das überaus freundliche und hilfsbereite Personal und die gepflegten und sauberen Fahrzeuge hinterlassen einen sehr guten Eindruck beim Fahrgast.



Foto: Mann



FLOP: Konkurrenz

Die „Linienverkehr der Bayern Express & P. Kühn GmbH", ein Tochterunternehmen der DB AG, betreibt mit der Regionalverkehr Dresden GmbH seit Mitte Mai zwischen Dresden und Berlin eine Buslinie. Die Reisebusse verkehren viermal täglich pro Richtung, die Preise sind sehr attraktiv. Die Fahrzeiten liegen im Bereich der EC-/IC-Parallel-Linie. Wieder einmal macht sich eine DB-Tochter zum eigentlichen Geschäft selbst Konkurrenz!



Foto: Dollinger

Am Pfingstmontag wurde der erste schwarze Taurus, die ES64U2-026, vom Lackierer in Berlin wieder an die MRCE Dispolok in München überstellt. Einer der ersten Einsätze brachte die Lok mit einem SBB-Personenwagen nach Neu-Isenburg.

Bahnwelt Aktuell



Foto: Nolte

Euro-Parade in Wien-Penzing: Am 26. April 2008 zogen die ÖBB alle 18 Euro-Loks zusammen und veranstalteten einen großen Foto-Event.

Zeitreise

Bw Aschaffenburg

Im Jahre 1893 begann der drei Jahre dauernde Bau des neuen Betriebswerkes in der östlichen Ausfahrt des Aschaffenburger Hauptbahnhofes. Zwei große Rundschuppen entstanden sowie ein fünfständiger Rechteckschuppen mit Maschinenhaus, Krananlage und großzügiger Werkstatt, eine Verwaltung, ein Dienstgebäude mit Lokführerübernachtung, Waschraum und Lagerräume. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Bw fast völlig zerstört und in den Folgejahren wieder aufgebaut. Dabei wurden der Schuppen 2 für die kommenden E-Loks vorbereitet und die Schuppentore auf Fahrdrahthöhe gebracht. Mit Aufnahme des elektrischen Schiebedienstes im August 1957 wurden in Aschaffenburg erstgelieferte Loks der BR 150 beheimatet, nach der vollständigen Elektrifizierung der Strecke Frankfurt – Aschaffenburg – Würzburg im September 1957 wurden die 150 nach Würzburg umbeheimatet, Aschaffenburg erhielt Nachbau-E 94.5. Im Jahre 1958 beschäftigte das Bw Aschaffenburg über 1000 Menschen und beheimatete fast 150 Lokomotiven. In den 1960er-Jahren kamen erste Schienenbusse der Reihen VT 95 und VT 98 hinzu. Bekannt wurde Aschaffenburg vor allem als Auslauf-Bw für die Baureihe 65. Die Dampflokunterhaltung endete im Juli 1973, der letzte Schienenbus verließ Aschaffenburg im September 1982 und mit Beginn des Sommerfahrplanes 1986 wurde Aschaffenburg zur Außenstelle des Bw Würzburg degradiert. Nun begann der langsame Niedergang. Nach und nach wurden die Schuppen für den Betrieb gesperrt und die Drehscheibe 1 entfernt. Schuppen 2, der E-Lok-Schuppen, blieb bis heute in seiner ursprünglichen Form erhalten, auch die Drehscheibe und die Weichenzufahrt sind noch vollständig vorhanden. Im März 2004 begann der Abriss des Schuppens 1, der Verwaltung und der Rechteckhalle im Zuge eines Straßenneubaus.

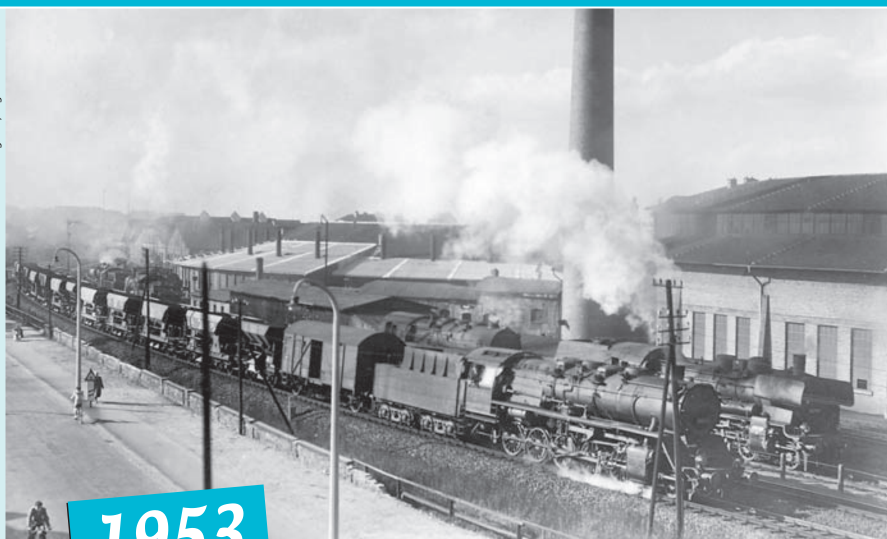


Foto: Bellingrodt/Slg. Schumacher

1953

Als 50 1722 das Bw Aschaffenburg passierte, stand es noch in voller Blüte.



Foto: Mann

2008

Anstelle des Rechteckschuppens gähnt nun der tiefe Straßeneinschnitt und wo früher der Bahnübergang der Bw-Zufahrt war, befährt gerade der Mitfahrzug der IGE eine neue Brücke.

201. GEBURTSTAG

Johann Andreas Schubert

● Zu Ehren von Johann Andreas Schubert, der als Wegbereiter des sächsischen Eisenbahnwesens gilt und dem zum Beispiel die Göltzschtalbrücke zu verdanken ist, fanden und finden Veranstaltungen anlässlich seines Geburtstages statt. So will die IG Bw Dresden-Altstadt am 12. und 13. Juli im ehemaligen Bw eine große Lokomotiv- und Fahrzeugausstellung zeigen, als deren Höhepunkt der „Saxonia"-Nachbau von 1988 wieder betriebsfähig präsentiert werden soll. Außerdem werden Exkursionen zu Schuberts Wirkungsstätten angeboten. Auch die Technische Universität Dresden, an deren Vorgängeranstalt Schubert gelehrt hatte und zum Professor berufen wurde, und das Stadtarchiv Dresden zeigen kleine Sonderausstellungen. Johann Andreas Schubert wurde am 13. März 1808 im vogtländischen Wernesgrün geboren.

REISETIPP

Kleinod in Belgien

Ein Besuch der belgischen Museumsstrecke lohnt sich, denn es gibt viele schöne Fotomotive auf den etwa 15 Kilometern Länge.


Foto: Molle

● Am 12. und 13. April 2008 fanden in Belgien auf der Strecke Ciney – Purnode dank einer hervorragenden Organisation von Ad van Sten, Dave Habraken und seiner Eisenbahnfreunde Sonderfahrten statt. Zum Einsatz kamen die P8 64.169 und die Diesellok 202.020 vor einem stilechten Personenzug. Im Sommer fahren dort auch am Wochenende Triebwagen und an bestimmten Tagen die P8 vor Sonderzügen. Für die Sonderfahrt im April wurden extra ein Personenwagen Typ M1 aufgearbeitet und alle Fotomotive zuvor säuberlich frei geschnitten. Die 64.169 wurde im Februar 2001 in Rumänien gekauft. Ihre Nummer dort lautete 230.084 (Henschel 18939/1921). Das AW Cluj arbeitete die Lok bis 2005 auf und trimmte sie auf belgisch. In Belgien gab es 168 Loks der BR 64 (P8). Die neue Lok setzt die belgische P 8-Reihung fort und erhielt die Nummer 169.

PRIVATBAHN

Orange-weiße Dame

● Gerade frisch aus dem DBAG-Fahrzeuginstandhaltungs-Werk (AW) Dessau von einer Hauptuntersuchung kommend, war RBH-102 (Ex-143 069) am 11. April 2008 abends im Dessauer Hbf anzutreffen. Nach 143874 (RBH-101) hat die RAG Bahn und Hafen GmbH (RBH) nun eine zweite Lok in blauer Lackierung. In Roßlau (Elbe) war einen Monat später, am 16. Mai 2008, die am Vortag im Werk Dessau frisch untersuchte 143001 anzutreffen. Die ehemalige „Weiße Lady" hat nun eine weitere Lackierungsvariante in Orange erhalten. Noch am selben Tag waren für 143 001 wieder Zugförderungsleistungen zwischen Guben und Ziltendorf für Mittal Acelor, den Eigner der Lok, vorgesehen.



Foto: Werwick

Blau steht der Baureihe 143 gut...


Foto: Emersleben

... Orange ist etwas gewöhnungsbedürftig.


Foto: Stephan

Als FIR 51772 ist der gemischte Güterzug von Nürnberg nach Seddin unterwegs. In diesem Zug wird planmäßig immer eine E-Lok der Baureihe 185 mitgeschleppt, die ab Reichenbach im Vogtland den Zug weiter gen Seddin befördert. Am 25. Mai 2008 erklimmen 232 569 und 232 485 mit 185 006 im Schlepp die Steigung nach Herlasgrün.

Bahnwelt Aktuell

Der Schwellenleger

Dickes Fell

● Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan, der Mohr – wird befördert. In den Vorstand der DB AG. Man muss hoffen, dass sich der frühere Vorsitzende der größten Eisenbahnergewerkschaf Transnet, Norbert Hansen, seine 180-Grad-Wendung reiflich überlegt hat, denn für die Prügel, die er in den vergangenen Wochen bezog, benötigt er ein dickes Fell. Wenige Tage nach seiner Ankündigung fanden satte 89,7 Prozent (rund 4500 Stimmen) bei einem Spiegel-Online-Voting sein Verhalten unanständig. Für viele mag sich auch nachträglich manch Zustimmung beziehungsweise schnelle Einigung zwischen DB AG und Transnet beim Thema Bahn-Privatisierung oder bei Tarifverhandlungen erklären. Hansens überraschender Seitenwechsel beinhaltet auch reichlich Verschwörungspotential.

Aber es steckt auch eine Chance in diesem Jobwechsel: Falls Norbert Hansen, trotz seiner verbalen Ungeschicklichkeiten kurz nach der Bekanntgabe seines Jobwechsels, auf eine Komplettransfusion verzichtete und einen Rest Gewerkschafterblut in den Adern behält, dann könnte das für die Arbeitnehmer bei der DB AG auch ein Gewinn sein. Der neue Personalchef hätte ja auch von einer der berüchtigten Unternehmungsberatungen oder einer Bank stammen können, für die Arbeitsplätze ein Synonym für zu hohe Kosten sind.

Bisher viel zu wenig Beachtung findet die kluge Vorstands-Personalpolitik des Bahnchefs Hartmut Mehdorn, der potentielle Kritiker auf seine Seite zieht. Erst holt er sich einen der erfahrensten Landeswirtschaftsminister und Strippenzieher, den mit allen Wassern gewaschenen Bayern Otto Wiesheu, ins Boot und jetzt den Boss der größten Eisenbahnergewerkschaft: Erfahrene Männer mit reichlich Einfluss aus allen den Bahnkonzern betreffenden Richtungen. Das ist einfach schlau.

GÜTERVERKEHR

Von Schweden bis Deutschland



Foto: Brüggemann

Am zweiten Betriebstag in Deutschland, dem 23. April, passiert eine Hector-Lok der Baureihe 241 den Bahnhof Hamburg-Harburg auf der Fahrt von Norköpping nach Wanne-Eickel.

● Die Eisenbahnen in Schweden und Deutschland besitzen die selben Stromsysteme mit 16²/₃ Hz und 15 kV, dazwischen liegt Dänemark. Dort fährt man mit einer Wechselspannung von 25 kV und 50 Hz. Das schwedische Eisenbahnunternehmen Hector Rail besitzt sechs Lokomotiven vom Typ Traxx F140 AC2 von Bombardier, die sowohl in Deutschland, Dänemark und Schweden fahren können. Im April bekamen die Loks der Hector-Rail-Baureihe 241 ihre Zulassung für Deutschland und seit dem 22. April fahren sie nun von Schweden bis Deutschland durch. Die Güterzüge verbinden Norköpping mit Wanne-Eickel. In der Vorlaufzeit fuhren die Züge innerhalb Deutschlands mit Loks der Mittelweserbahn (MWB) und Lokwechsel im dänischen Grenzbahnhof Padborg. Noch hat Hector Rail in Deutschland keine Zulassung als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) und solange ist dafür noch die MWB zuständig.



Foto: Gross

Zwei Hector-Loks, 241 005 und 006, sind seit wenigen Wochen für ein Jahr bei TXLogistik im Einsatz und befördern momentan Containerzüge zwischen Regensburg und Bremerhaven, 241 005 ist hier bei Mecklar unterwegs.

HESSEN

3. Dampflokfest in Bebra

● Eingeladen hatte die IG Friedrich-Wilhelm-Nordbahn (IG FWN), die ihr zehnjähriges Bestehen feierte und zugleich das 160-jährige Bestehen der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn. Es kamen Tausende in die Biberstadt, um Bebra noch einmal dampfen zu lassen. Die Mitglieder und vielen ehrenamtlichen Helfer der IG FWN hatten alle Hände voll zu tun, um den reibungslosen Ablauf der Zugfahrten und die Besucherströme zu dirigieren. Schein- und Parallelausfahrten wurden geboten, ebenso Pendelfahrten rund um Bebra mit den Loks 01 012, 01118, 50 3552, 41 1144 und einem VT 798 der Oberhessischen Eisenbahnfreunde.



Foto: Heiderich

01 118 legt sich bei Mecklar mit ihrem Sonderzug fotogen in die Kurve.



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: *redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Tolle Reportage

Betrifft: „Auf großer Fahrt", Heft 6/2008

Erst einmal herzlichen Dank für Ihre tolle Reportage über die IGE – auch von Armin Götz, der sich zurzeit in China aufhält. Die Geschichte gefällt uns allen sehr gut, nicht nur wegen des großen Umfanges, sondern auch, weil sie sorgfältig recherchiert, korrekt formuliert und anschaulich präsentiert wurde. Da erleben wir ja oft ganz andere Sachen... Auch die TOP-Meldung über den IGE-Mitfahrzug freut uns. Wir bemühen uns selbstverständlich, diesem hohen Anspruch weiterhin gerecht zu werden – auch wenn momentan das Angebot zwangsläufig etwas dünner ist, als es während der Anfangsphase war, wo es aufgrund der zahlreichen Schweiz-Fahrten viele Mitfahrzüge gegeben hat.

Thomas Kohl, IGE-Marketing/ Öffentlichkeitsarbeit 91217 Hersbruck

In der Oberpfalz

Betrifft: „Gruß aus Kastl", Heft 5/2008

Haben Sie vielen Dank für den „Gruß aus Kastl". Beruflich komme ich oft in die Gegend, und man sieht noch einige Spuren, denn mehr erinnert auch nicht mehr an die Bahn durch das Lauterachtal. Aber leider ist Ihnen bei der Recherche ein grober Fehler unterlaufen. Kastl liegt mitten in der Oberpfalz und nicht wie im Artikel geschrieben im zirka 50 Kilometer weiter nördlichen Oberfranken. Ich denke, das sollte berichtigt werden, denn bei Modellbewertungen sind Sie oft wegen unbemerkbaren Millimeterabweichungen sehr streng. Trotzdem freue ich mich jeden Monat auf das Heft.

Wolfgang Viehbacher, 93083 Obertraubling

Schweißperlen

Betrifft: Bahnpost „Baustellenerlebnis", Heft 6/2008

Wenn unser Kraftfahrer in den heutigen Tagen mit seinem Fahrzeug dem Zaun der hermetisch abgeriegelten US-Vertretung in Leipzig zu nahe kommen sollte, ständen ihm statt den Sicherheitskräften die Schweißperlen auf der Stirn, und dies wäre sicher sein geringstes Problem! Ich bin der Meinung, es gibt wertvollere und erquicklichere Themen für einen Modellbahner, dessen Plattform diese Zeitschrift wohl sein sollte.

Thomas Backmann, E-Mail

Alter Schmutz

Betr.: Flop „RE 160 – ein Zug von gestern?", Heft 6/2008

Ich sende Ihnen eine Aufnahme eines Doppelstockwagens auf der RE-Linie 6, Minden – Düsseldorf, der wie viele andere Fahrzeuge auch die neuen (und sicherlich nur bedingt sinnvollen) „DB Bahn"-Aufkleber erhalten hat. Auf vielen Fahrzeugen ist zu beobachten, dass lediglich die Fläche auf den Türen für die neuen Aufkleber gereinigt wurde. Ansonsten ist es mit der Außenreinigung, besonders in NRW, nicht weit her.

Matthias Koch, E-Mail

Foto: M. Koch



Minden, 20. April 2008, 7.51 Uhr: Das neue Logo im alten Schmutz zeigt dieser Doppelstockwagen.

Merfelder Bruch

Betrifft: „Allgemeine Schul-Kür", Heft 5/2008

Das berühmte Naturschutzgebiet, in dem die Wildpferde leben, heißt nicht „Dülmener Bruch", sondern „Merfelder Bruch".

Thorsten Hinz, 59229 Ahlen

Anmerkung der Redaktion: Stimmt, aber da die Rasse „Dülmener" heißt, hat sich bei Pferde-Fans auch „Dülmener Bruch" eingebürgert.

Start anno 1926

Betrifft: Test „Königin des Räderwerks", Heft 5/2008

Ein technikgeschichtlicher Fehler ist die Inanspruchnahme der Serie 700, später 5100, als Vorläufer der SNCF-9100. Diese Serie hat 1926 mit den Probemaschinen der PO (Paris-Orléans-Bahngesellschaft), 501 und 502 (5501 und 5502 SNCF), begonnen. Daraus entstand die Serie (in Tranchen) 5503 - 5550 in den Jahren 1933 bis 1943 und 1937 für die ETAT die Reihe 5401 - 5422. Für die Sud-Est kam die Reihe 9100 1950 bis 1951 hinzu. Allen gemeinsames Merkmal ist der Buchli-Antrieb. Die vom Autor genannte Serie 700/5100 ist mit Oerlikon-Federtopf-Antrieb versehen und galt aufgrund schlechter Fahreigenschaften als mehr oder weniger misslungen. Die Buchli-Maschinen dagegen waren hervorragend! Ich habe selber „am Steuer" von 9119 und 9135 gestanden bei 140 km/h, super!

Dr. W. H. van den Dool, NL-3074 Rotterdam

Kantel-Diesellok

Betrifft: „Der V200.1-Experte ist abgetreten", Heft 4/2008

Am 30. April 2008 warteten von der EfW gleich drei Loks auf neue Einsätze im Hagener Güterbahnhof, nahe Fuhrparkbrücke. Vorne war die Lok 221117-5 zu sehen, die auch der verstorbene Lokführer Manfred Kantel fuhr. Dahinter standen 221122-5 und 232088-5. Außer 232088, die im DR-Rot lackiert ist, tragen die Lokomotiven das DB-Farbkleid. Da im Raum Hagen wieder Gleisarbeiten durchgeführt werden, sind oft Privatbahn-Fahrzeuge im Einsatz.

Rainer Bernshausen, 58089 Hagen

Foto: Bernshausen



Güterbahnhof Hagen, 30. April 2008: Die drei Großdiesel der EfW-Eisenbahnverkehrsgesellschaft aus Frechen machen Pause.

Decoder-Sound

Betrifft: Test „Spitzen-Schnitt", Heft 6/2008

Bei mir hört sich die Lokomotive genauso an! Man kann allerdings mittels Central-Station den Decoder programmieren und damit dann auch die Soundeigenschaften ändern. Der Preis? Ich hab´ die Lok für 219,99 Euro in Soundausführung bekommen.

Oliver Jung, E-Mail

Technische Daten


Foto: Küstner

Die Wagen aus dem Stadler-Werk in Altenrhein sind ein Erfolg und weitere acht wurden Anfang 2008 bestellt.

Die neuen Glacier-Wagen repräsentieren modernsten Waggonbau und sind gespickt mit zahlreichen technischen Finessen: Für den Fahrgast sind vor allem die Luftfederung, die Klimatisierung, die blendfreie Beleuchtung sowie die getönten Scheiben relevant. Da auf den Zahnstangenabschnitten ein Zuggewicht von 135 Tonnen nicht überschritten werden durfte, war Leichtbau Pflicht. Die meterspurigen Wagen haben ein Maximalgewicht von nur 23 (Personenwagen) beziehungsweise 25 (Servicewagen) Tonnen, sind 18,5 Meter lang und dürfen 100 km/h schnell rollen. Der befahrbare Minimalradius ist 60 Meter. Die Spannung der Zugsammelschiene beträgt 320 V, $16\frac{2}{3}$ Hz.

Logen-Platz

Foto: Küstner

Seit gut zwei Jahren ist der neue Glacier-Express im Einsatz, Zeit für eine erste Zwischenbilanz beim immer noch langsamsten Schnellzug der Welt.

Der „Glacier Express" (GEX) wurde modernisiert. Gründlich: Neues Wagenmaterial, neues Servicekonzept, neues Design. Ob sich der Aufwand lohnte?

Das neue äußere Design ist ein Volltreffer. Die sechsteiligen Garnituren in Rot und Gletscherblau lackiert mit den überlappenden, schrägen Schweizerkreuzen und dem knallroten Servicewagen in der Mitte sehen elegant sowie modern aus und haben auch aus großer Entfernung hohen Wiedererkennungswert. Die beiden Betreiberinnen des „Glacier Expresses", Rhätische Bahn (RhB) und Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) wollten ihren Kunden jedoch keinen alten Wein in neuen Schläuchen präsentieren, „sondern einen echten Qualitätssprung", so Peider Härtli, Pressesprecher der RhB (vgl. MEB 7/2005).

Im Jahr 2003 bestellten die beiden Bahnen beim einheimischen Fahrzeughersteller Stadler die ersten vier Garnituren zu je sechs Wagen für die Hauptroute von St. Moritz nach Zermatt. Die Reisenden sollten den bestmöglichen Blick auf die Schweizer Alpen bei größtmöglichem Komfort geboten bekommen. Zudem wurden mehrere ältere Panoramawagen auf den aktuellen Komfortstandard gebracht und erhielten ebenfalls das neue Außendesign. →

Ge 4/4 II 611, „Landquart", zieht am 14. Juli 2007 auf der Rheinbrücke bei Reichenau den GEX 909/911. Er hat modernisierte Panoramawagen am Haken, die auch das neue Design zeigen, sowie einen der immer seltener benötigten Gourmino-Speisewagen.

Fotos (2): Alkofer



Patrick Pilatinus serviert Salat, schnell hat sich der Dresdner an die Arbeit gewöhnt.



Das Panorama auf dem Oberalppass zieht Touristen aus der ganzen Welt magisch an.

Fotos (2): Alkofer


Die Aussicht ist genauso gut, man kommt sich nur etwas näher in der neuen, zweiten Klasse des Glacier-Expresses.


Alles beim Alten: Es wird immer noch frisch an Bord des Zuges gekocht.

Reise mit dem Glacier-Express im Wert von rund 850 Euro zu gewinnen







Die Leser des MODELLEISENBAHNER können dank RhB und MGB sowie den Gemeinden St. Moritz und Zermatt eine der schönsten Bahnfahrten Europas gewinnen: Mit dem Glacier-Express für zwei Personen von St. Moritz nach Zermatt und zurück. Beide Fahrten natürlich erster Klasse. Und damit sie die Schweiz von der schönsten Seite erleben können, genießen sie noch je eine Übernachtung in St. Moritz, dem Herz des Engadins, und in Zermatt, am Fuß des berühmtesten Bergs der Alpen, dem Matterhorn. Wer gewinnen will, muss nur eine Frage richtig beantworten: Wie heißt der Hersteller der neuen Glacier-Wagen? Antwort per Postkarte an: Modelleisenbahner, Stichwort: Glacier, Biberacher Str. 94, D-88339 Bad Waldsee oder per E-Mail an preisausschreiben@modelleisenbahner.de.

Die Reise muss bis zum 19. Mai 2009 durchgeführt werden. Die Übernachtungen können nur zwischen Sonntag und Donnerstag und nicht über Weihnachten/Neujahr/Osterwoche stattfinden. An- und Abreise bis/ab St. Moritz oder Zermatt sind nicht enthalten. Einsendeschluss: 15. Juli 2008


Foto: Eckert

Eine der wichtigsten Änderungen war die neue Klasseneinteilung. „Früher hatten wir im GEX nur erste Klasse und die entsprach etwa der heutigen zweiten Klasse“, bekennt Härtli. Im Premiumangebot fahren die Fahrgäste nun in bequemer „1+2“-Bestuhlung und in der zweiten Klasse ist es bei „2+2“-Sitzanordnung etwas enger.

Der zweite Paradigmenwechsel war die weitestgehende Abschaffung der Speisewagen. Bis zur Einführung der neuen Wagen mussten die Reisenden ihren Platz im Panoramawagen verlassen, um sich im Speisewagen mit zwar gemütlichem Ambiente, aber schlechterer Aussicht verwöhnen zu lassen. Jetzt wird den Gästen das Menü, das immer noch an Bord frisch gekocht wird, am Sitzplatz auf gedeckten Tischen mit Porzellantellern serviert.

„Der neue Glacier-Express kommt sehr gut an und das war eigentlich auch zu erwarten, da die Gäste noch deutlich mehr Komfort geboten bekommen“, so Härtli. Die luftgefederten Stadler-Wagen sorgen für ein kommodes Fahrgefühl und die Schallisolierung ist vorbildlich.

> Kaum mehr zu steigern: Der neue GEX setzt Maßstäbe beim Reisekomfort

Es gab allerdings auch Startschwierigkeiten. Die Bremsanlage der neuen Waggons löste teils nicht aus und die Luftfederung arbeitete nicht wie gewünscht. Kinderkrankheiten, die inzwischen behoben sind.

In sechs Sprachen werden die Fahrgäste über die Sehenswürdigkeiten entlang der



Zwei Bahnen, ein Design: MGB und RhB verzichteten für das gemeinsame Produkt auf eigene Erkennungszeichen an den Wagen.

Strecke per Kopfhörer informiert. Man muss nicht ständig den Knopf im Ohr tragen, eine visuelle Anzeige informiert rechtzeitig vor der nächsten akustischen Information.

„Der neue Zug ist eine Win-Win-Situation für alle: Für die Fahrgäste, die Bahngesellschaften, aber auch für den Caterer 'railgourmino-swissAlps'. Früher war man durch die Speisewagenkapazität limitiert und jetzt kann man theoretisch 250 Mahlzeiten offerieren", freut sich Härtli. Begeistert vom Zug ist auch der Dresdner Patrick Pilatinus, der seit sechs Jahren in der Schweiz arbeitet und seit 2008 zum GEX-Personal gehört: „Es ist genial hier", schwärmt er, der auf der Suche nach einer neuen Herausforderung gewesen sei. Das Servieren im GEX „ist schon was anderes. Schwierig ist, die schwankenden Bewegungen des Wagens auszugleichen, und eng ist es auch," erläutert der gelernte Kellner mit einem Augenzwinkern, während um ihn herum die Fahrgäste aufspringen, um mit ihren Digital- und Videokameras das Gesehene zu speichern. Stress pur und anstrengend sei es auch, so Pilatinus, „aber so ist es in der Gastronomie überall." Die RhB nutzt ihre alten Gourmino-Speisewagen noch auf dem eigenen Netz und für den „Glacier Express" aus Davos mit modernisierten Panoramawagen.

„Für den GEX hat sich das neue Konzept bei der internationalen Klientel sehr bewährt," laut Härtli Schließlich sind die Reisenden, die noch immer zum größten Teil aus Deutschland (50 Prozent) stammen, aber auch aus Südostasien (30 Prozent), Nordamerika und verstärkt aus Osteuropa, nicht in erster Linie Eisenbahnfans, die es etwas nostalgischer bevorzugen. *Stefan Alkofer*

Am 7. August des Jahres 1855 genehmigte der Landtag des Königreiches Sachsen den Bau der obererzgebirgischen Eisenbahn vom heutigen Zwickauer Stadtteil Cainsdorf über Aue nach Schwarzenberg durch das Tal der Zwickauer Mulde, und am 11. Mai 1858 fuhr der erste Zug mit der Lok „Hundert", der 100. Maschine von Richard Hartmann. Grund genug, diesen runden Jahrestag mit einem würdigen Fest einschließlich eines vielseitigen Rahmenprogrammes zu feiern! Und dass die Sachsen gute Gastgeber sind, ist bekannt.

Sächsische Eisenbahnfreunde sind es im Besonderen. Das Vier-Tages-Programm ließ kaum einen Wunsch offen, es nutzte im leichten Vorgriff auf den eigentlichen Jahrestag das verlängerte Wochenende vom 1. bis zum 4. Mai aus.

Im Mittelpunkt stand das Museums-Bw des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE) in Schwarzenberg. An allen vier Tagen wurden viele Lokomotiven präsentiert, die wesentlich das Geschehen auf der Strecke prägten.

Der Donnerstag setzte mit dem „Tag der Diesellokomotive" gleich einen ersten Akzent, als dessen Höhepunkt wohl die Dreifachbespannung eines Fotogüterzuges mit 112 326 der PRESS, 112 646 der Erzgebirgsbahn und der VSE-112 516 gelten durfte. Doch auch die stilechten DR-Personenzug- oder PmG-Garnituren weckten Erinnerungen an die Zeit vor 20 bis 30 Jahren.



Schwarzenberger EISEN

150 Jahre alt wurde die einst bedeutende Strecke Zwickau – Aue – Schwarzenberg. Anfang Mai würdigte man dies im Erzgebirge mit Sonderfahrten, einer Lokschau und weiteren Attraktionen.

Spät abends am 1. Mai wurde ein Nachtfotoshooting organisiert, in dem die Vereins- und Gastlokomotiven in einer ganz besonderen Stimmung bewundert werden konnten.

Am Sonnabend wurde zum „Tag des Eisenbahnfreundes" die neue VSE-Museumslok 112 516 offiziell vorgestellt. Dampfbespannte Sonderzüge pendelten zwischen Schwarzenberg und Zwickau, wobei mancher Eisenbahnfreund beim Anblick der heutigen Bahnanlagen wohl den Tränen nahe gewesen sein muss.

Der Sonntag schließlich war für die Kleinen und Kleinsten gedacht und lud zum „Kindertag im Eisenbahnmuseum".

Die Schilderung wäre unvollständig, ließe man die vielen weiteren Attraktionen außer Acht. So zeigte das Stadtmuseum Aue eine Sonderausstellung zum Streckenjubiläum, wofür die Vereine VSE und das Sächsische Eisenbahnmuseum Chemnitz (SEM) Exponate zur Verfügung stellten. Der Modellbahnhersteller Tillig, mit dem der VSE schon länger kooperiert, zeigte erstmals das TT-Modell eines Lowa-Wagens mit VSE-Beschriftung. Am neuen Haltepunkt in Wilkau-Haßlau wartete ein Volksfest auf seine Besucher. Und last, but not least: Ein Desiro der Erzgebirgsbahn wurde auf den Namen „Stadt Zwickau" getauft. *hb*


Foto: Schubert

Im Museums-Bw zeigten sich unter anderen zwei 58.30 und eine 58 alt.



Foto: Schenk

Nachtshooting mit 65 1049, 50 3616 und dem umgesetzten Hp Walthersdorf.



Foto: Drosdeck

Wilkau-Haßlau: Hinter dem Jubiläumszug der alte Bahnhof, rechts hinten der neue Haltepunkt.

BAHNTAGE



Foto: Drosdeck

Am Sonnabend gehörte die Strecke den Pendel-Jubiläumszügen.

Ein Höhepunkt: Dreimal V 100 mit einer stilechten Güterzuggarnitur!



Foto: Schenk



Foto: Emersleben

Schwindelfreiheit ist hier oben Pflicht. 70 Prozent der alten Stahlbauteile der Halle wurden aufgearbeitet und erneut verwendet.

Es werde Licht

Die historische Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs in Lübeck wurde aufwendig saniert. 2008, zu ihrem 100-jährigen erstrahlt sie in neuem Glanz.

Vier lange Jahre dauerten Umbau und Renovierung der großen Bahnsteighalle und des Personenstegs des Lübecker Hauptbahnhofs. Vier Jahre, in denen die DB AG die Geduld ihrer Reisenden strapazierte. Geduld, die sich lohnte. Als der damalige Vorstandsvorsitzende der „DB Station&Service" AG, Wolf-Dieter Siebert, Bernd Saxe, Bürgermeister der Stadt Lübeck, und einige andere Prominente am 30. Juni 2003 den Startschuss für den Umbau gaben, konnte sich noch niemand vorstellen, wie

Foto: Brüggemann

prachtvoll das Endergebnis ausfallen würde.

Am 1. Mai 2008 feierte der Lübecker Hauptbahnhof seinen 100-jährigen. Leider waren weder die gelungene Sanierung noch das Jubiläum der DBAG bisher eine Feier wert. Vielleicht folgt noch ein Fest, wenn nach Sanierung und Jubiläum der dritte bedeutende Anlass in kurzer Zeit folgt: Der Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten im Dezember 2008.

Am 1. Mai 1908 wurde der neue Lübecker Hauptbahnhof, der vom Aachener Architekten Fritz Klingholz entworfen wurde, unter reger Anteilnahme der Bevölkerung eingeweiht. Der alte Bahnhof unweit des berühmten Holstentores war dem rapide wachsenden Verkehr nicht mehr gewachsen. ➔

Foto: Slg. Schumacher



Die S5-Dampflok Nummer 4 der LBE enteilt 1925 dem seinerzeit noch vergleichsweise neuen Lübecker Hauptbahnhof.

Mit der Erneuerung wurde auch die Elektrifizierung der Strecke von Hamburg nach Lübeck in Angriff genommen. Die Masten stehen schon.


Foto: Emersleben

Morbiden Charme versprüht die Halle im September 1996. Die Zeit der Flügelsignale und türkisfarbener Wagen ist auch bald vorbei.


Foto: Brüggemann

Während der Bauarbeiten mussten die Fahrgäste Einschränkungen in Kauf nehmen und waren häufig der Witterung ausgesetzt.

Hauptnutzer der neuen Station war die bekannte Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE), die auch federführend beim Bau war. Die 127 Meter lange und 88 Meter breite vierschiffige Halle erforderte den Einsatz von 1900 Tonnen Stahl.

Im Jahr 1942 wurden die gesamten Bahnhofsanlagen bei einem Bombenangriff schwer beschädigt. Der Bahnhof wurde nach dem Krieg wieder aufgebaut, lag aber nun in Zonenrandlage und verlor sein östliches Einzugsgebiet in Mecklenburg-Vorpommern. Erst die Eröffnung der Vogelfluglinie über die Insel Fehmarn nach Dänemark im Jahr 1963 machte aus Lübeck wieder ein wichtiges Ziel internationaler Reisezüge.

Im Jahr 2003 war es für die Renovierung der Halle höchste Zeit. Das markante Backstein-Empfangsgebäude wurde bereits zwischen 1979 und 1982 saniert. Die Glas-Stahl-Konstruktion war längst ordentlich in die Jahre gekommen: Dampf- und Dieselruß aus Jahrzehnten machten aus der mehr als fußballplatzgroßen Halle einen ungemütlichen Ort, den man möglichst schnell verlassen wollte. Die verzögerte Sanierung ließ schon Ladenbesitzer im Hauptbahnhof aufgeben.

„Bahnhöfe sind seit jeher das entscheidende Entrée für den Verkehrsträger Schiene. Sie sind gleichzeitig Visitenkarte der Eisenbahn, Dreh- und Angelpunkt der Mobilität und – wie

Ein angenehmer Ort zum Verweilen ist die neue Bahnsteigbrücke. Sie bietet Platz, ist hell und beherbergt sieben Läden.



Foto: Brüggemann


Foto: Robert Wollny

hier in Lübeck – städtebauliche Perlen," bemerkte die damalige, parlamentarische Staatssekretärin im Verkehrsministerium, Angelika Mertens, beim Spatenstich zur Renovierung.. Eine Perle, die aber erst wieder aus ihrer schmutzigen Muschel befreit werden musste.

Reiner Latsch, damals Konzernbevollmächtigter der DB AG für Hamburg und Schleswig-Holstein, wagte zu prophezeien: „Wir freuen uns, den Lübeckern nach dem Umbau eine moderne Verkehrsstation im historischen Gewand bieten zu können. Nach der

Die neue Halle ist ein guter Ort, um in der Stadt Thomas Manns anzukommen

Grunderneuerung werden sich die Lübecker Kunden hier wieder richtig wohlfühlen."

Die gesamte Bahnhofshalle wurde unter Verwendung möglichst vieler Altteile komplett erneuert, die Beleuchtung durch die Wiederherstellung historischer Oberlichter verbessert. Alle neu gebauten Bahnsteige weisen die einheitliche Höhe von 76 Zentimetern auf. Außerdem erhielten sie eine zeitgemäße Ausstattung mit Sitzgelegenheiten und neuem Wegeleitsystem. Der Perso- →



Foto: Emersleben

Die alte Halle ist am 10. Juni 2004 abgetragen und der einsame 628-Triebzug befindet sich in einem tristen Ambiente.

Im Dezember 2006 ist die neue Doppelbogenkonstruktion (rechts) bereits zu erkennen, die Bahnsteige sind auch schon fertig.


Foto: Brüggemann

Im August 2003 erkennt man noch, dass die frühere Verglasung des Personenstegs zur Hallenseite hin zugemauert ist.

Rund 50 Millionen gut investierte Euro flossen in die Lübecker Sanierung

Am 2. September 1915 werden verwundete Kriegsgefangene aus Russland empfangen. Deutlich erkennt man die Verglasung.


Foto: Slg. Schumacher

nensteg, der mit einer Länge von rund 100 Metern alle zehn Gleise überspannt, wurde ebenfalls neu errichtet und wegen der Elektrifizierung, die bis kommenden Fahrplanwechsel abgeschlossen sein soll, um etwa 40 Zentimeter angehoben. Gleichzeitig ist er Zugang zu den Bahnsteigen sowie Warte- und Aufenthaltsbereich für Reisende. Die charakteristischen Treppenzugänge zu den Bahnsteigen wurden saniert. Jeder Bahnsteig erhielt eine weitere Treppe und Aufzüge. Die gesamte Baumaßnahme wurde eng mit dem Denkmalschutz abgestimmt.

Für rund 30 000 Reisende und Besucher pro Tag ist der neue Lübecker Hauptbahnhof nun ein freundlicher, heller Ort. Täglich starten und enden dort immerhin rund 160 Fern- und Nahverkehrszüge. Und auch Kunden wie die 22-jährige Mandy Storm aus Schwaan scheinen zufrieden zu sein: „Unser Bahnhof in Schwaan ist völlig runtergekommen, der sieht noch aus wie früher, aber hier in Lübeck gibt es ja sogar McDonalds im Bahnhof. Das ist hier einfach sauber und gepflegt wie in dem neuen Bahnhof in Berlin." Ingo Franke (36), der täglich zwischen Hamburg und Lübeck pendelt, erinnert sich: „Die Umbauzeit war schlimm, da war es hier zugig und kalt. Jetzt ist es schön geworden." Der Lübecker Ralf Müller (25) ist überzeugt: „Das ist etwas, worauf wir hier stolz sein können", und schmunzelnd fügt er hinzu: „Wie unser Marzipan, das ist auch weltberühmt! (...) der neue Bahnhof sieht wirklich gut aus." Und Verena Klimmt (42) aus Lübeck meint: „Das Licht strahlt hier jetzt so schön rein" und „ man kommt von hier aus überall hin, nach Kiel, Kopenhagen, Hamburg, eben in die weite Welt." Wie es sich eben für eine Hansestadt gehört. *Stefan Alkofer*



Foto: Brüggemann

Der Vergleich mit dem Bild aus dem Jahr 1915 unterstreicht, dass bei der Sanierung das historische Erbe, einschließlich Verglasung, genau rekonstruiert wurde.

Maßgeschneidert regional

Hans-Jürgen Barteld (Hrsgb.): Mit der Erzgebirgsbahn unterwegs. Verlag Barteld, Berga/Elster 2008. ISBN 978-3-935961-10-3, 144 S., 287 Farbabb.; Preis: 17,90 Euro.



■ Vor einem knappen Jahrzehnt vor dem Aus, heute ein erfolgreicher moderner Nahverkehrsbetrieb: Die Erzgebirgsbahn, eines der seinerzeit im Rahmen der Mittelstandsoffensive der DB AG entstandenen Regionalnetze, mit ihren fünf Strecken erfährt in diesem handlichen Bildband eine angemessene Wüdigung. Die qualitätvollen Aufnahmen, hauptsächlich vom Plauener Thomas Fischer und fotografisch engagierten Eisenbahnern beigesteuert, zeigen in beeindruckender Manier, dass auch die moderne Bahn durchaus ihre Reize haben kann. Potentiellen Reisenden ist das Buch ein hilfreicher Wegweiser zu Fahrten in der Region inklusive der Direktverbindungen ins tschechische Karlsbad und Komotau. Eine Kurzchronik samt Anlagen- und Fahrzeugverzeichnis sowie die Netzübersichtskarte runden den Inhalt ab. *hc*

● ***Fazit: Sehenswerter Bildband zu Regionalnetz-Erfolg***

Schöne Momente



Karl Fischer, Norbert Sickmann (Idee): Modellbahnschau Bad Driburg ...der vielleicht schönste Modellbahnfilm der Welt, 2. Modellbahnschau MO187, Bad Driburg 2008. DVD, Spielzeit 60 Minuten; Preis: 19,90 Euro (+ Versand).

■ Nach der am Nikolaustag 2006 erschienenen ersten DVD-Eigenproduktion werden auch die Erwartungen in die Fortsetzung nicht enttäuscht. In drei Kapiteln schlägt das Herz der Eisenbahn- und Modellbahnfreunde aus Ostwestfalen wieder in höchstem Grade ansteckend für die schwarzen Dampfrösser, insbesondere die Ottberger Jumbos. Planung und Bau der im ehemaligen Bad Driburger Güterschuppen präsentierten vorbildlichen H0-Modellbahnanlage werden in sehenswerten, zugleich unterhaltsamen und anschaulichen Filmsequenzen ebenso dokumentiert wie zum Ausklang einige der schönsten Momente mit und in der Modellbahnschau. Und die eingebetteten Vorbild-Aufnahmen vom Dampflokbetrieb der 70er-Jahre rund um Ottbergen, Wehrden und Holzminden lassen jeden Kenner mit der Zunge schnalzen. *hc*

● ***Fazit: Ein Muss für jeden DB-Jumbo-Fan***

Verbands-Geschichte(n)

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (Hrsgb.): BDEF – 50 Jahre Verbundenheit. Eigenverlag, Hannover 2008. 96 Seiten, 20 Sw-, 60 Farbabb.; Preis: 14,90 Euro (zzgl. 3 Euro Versand).



■ Geschichten und Geschichtchen, darunter die persönlichen Erinnerungen etlicher BDEF-Vorsitzender, zeichnen das ebenso unterhaltsame wie abwechslungsreiche Bild eines Verbandes, der auf ein halbes Jahrhundert des Miteinanders von Modellbahn- und Eisenbahnfreunden zurückblickt. Auch die Vorgeschichte des Verbandes Deutscher Modell-Eisenbahn-Clubs (VDMEC) bleibt nicht unerwähnt. Viel vom Selbstverständnis des Bundesverbands Deutscher Eisenbahn-Freunde verrät, dass das Grußwort von Bundespräsident Horst Köhler, das Geleitwort von Bahnchef Hartmut Mehdorn stammt. (Bestelladresse: BDEF e.V., Postfach 1140, 30011 Hannover) *hc*

● ***Fazit: Jubiläums-Festschrift mit Erinnerungswert***

Pfälzer Bahngeschichte



Fritz Engbarth: Von der Ludwigsbahn zum Rheinland-Pfalz-Takt – 160 Jahre Eisenbahnverkehr in der Pfalz. Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd. 128 Seiten, 162 Abbildungen. Preis: 5 Euro (zzgl. 1 Euro Versandkosten).

■ Mit der Eisenbahn in Rheinland-Pfalz kennt sich der Autor aus, arbeitete er doch jahrelang als Verkehrsexperte für die Grünen-Fraktion im rheinlandpfälzischen Landtag. Vor rund 160 Jahren erreichten die Schienen von Ludwigshafen über Neustadt nach Speyer das Gebiet des heutigen Bundeslandes Rheinland-Pfalz. Engbarth zieht in seinem Büchlein Bilanz und legt seinen Fokus auf entscheidende Perioden und bedeutende Ereignisse in in sich abgeschlossenen Kapiteln. Sein Schwerpunkt liegt eindeutig auf der jüngeren Geschichte. Das lesenswerte Buch gibt es direkt beim Zweckverband: www.zspnv-sued.de. *al*

● ***Fazit: Preis- und lesenswert***



Außerdem erschienen

Dampflok-Portrait

Hans-Jörg Siepert: Baureihe 01.10. EJ-Specialausgabe 1/2008. Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2008. ISBN 978-3-89610-189-1, 88 Seiten, 73 Schwarzweiß-, 60 Farbabbildungen; Preis: Euro 12,50.

Die kostenintensive Erfolgsgeschichte der Schnellzugdampflok-Baureihe 01.10 zeichnet der Autor sachkundig nach und klammert dabei auch nicht den kriegsbedingten Fehlstart als Stromlinienlokomotiven aus. Unter den Abbildungen befinden sich auch Farbfotoraritäten aus dem Jahr 1940.

● **Gut illustrierte Baureihengeschichte**

Mülheimer Bahnblicke

BDEF-Jahrbuch 2008: Eisenbahnfreunde unterwegs. Mülheim an der Ruhr. Eigenverlag, Hannover 2008. 288 Seiten, 26 Schwarzweiß-, 62 Farbabbildungen; Preis: Euro 5,00 (zzgl. Euro 2,00 Versand).

Der 33. Jahrgang setzt den Bahnschwerpunkt auf die Ruhrgebietsstadt Mülheim, wo vom 30. April bis 4. Mai 2008 der 51. Verbandstag stattfand. Rückblicke auf das Verbandsleben samt MOROP-Kongress im Jahr 2007 runden das Jahrbuch ab.

● **Mit Vereins-Adressen**


44 0757-3

Ende der 1970er-Jahre stand das Dampf-Aus in Saalfeld unmittelbar bevor. Doch ab 1980 kam es zu einer kurzen Renaissance selbst solcher Oldies wie der Altbau-01.

Dampf-Finale an der Saale

Im Juli 1981 fährt 440231, von der aus das Bild entstand, einen Eisenerzzug nach Unterwellenborn. 440757 erhält Einfahrt in Saalfeld.

Saalfeld, das war für den Eisenbahnfreund in den 1970er- und 1980er-Jahren gleichbedeutend mit Dampbetrieb erstaunlichen Umfangs. Neben den 01.5, die 1973 aus Erfurt kamen, spielten vor allem die Baureihen 44 und in der Mitte der 1980er-Jahre 41 eine große Rolle. Und ab 1980 kam es gar zu einem kaum für möglich gehaltenen Comeback, als einige Altbau-01 in den Plandienst bei der DR zurückkehrten!

Schuld daran war neben der Energiekrise ab 1979, die das bis dahin als Abfallprodukt verwendete Schweröl zu einem teuren Rohstoff machte, auch die schwierige und sich immer wieder verzögernde Inbetriebnahme der neuen Diesellokbaureihe 119. Kurz gesagt: Es fehlten Loks.

Einer, der diese Zeit als Lokführer im Bw Saalfeld miterlebt hat, ist der heute in Rudolstadt lebende Peter Müller. „Ich habe noch an allen Vorbereitungsarbeiten für die Abschiedsfahrt von 012118 teilgenommen, die dann am 5. September 1981 stattfand. Schon im Oktober ging es zu den Einweisungsfahrten für die Baureihe 132 nach Weimar. Am Jahresende 1981 wurden dann alle ölgefeuerten Dampflokomotiven abgestellt. Kurzzeitig wurden noch einmal von März bis Mai 1982 vier 44-Öler in Betrieb genommen, um das bei der DR befindliche Restöl zu verbrauchen“, erzählt Müller.

Ende 1981 verfügte nämlich die DR die Außerdienststellung aller ölhauptgefeuerten Loks, was neben den 44 auch die noch vorhandenen 01.5 des Bw Saalfeld betraf. Ihre Leistungen wurden von 012114, 012204, 012118 sowie den kohlegefeuerten 011512, 011518 und 011514 übernommen. Letztere versahen zuvor ihren Dienst beim Bw Berlin Ostbahnhof.

Doch auch hier gab es bald ein Problem: Ihre volle Leistung gaben die rostgefeuerten Loks nur mit bester Steinkohle ab. Die bezog die DDR aus dem „Bruderland“ Polen, das jedoch seit Mitte 1981 mit eigenen wirtschaftlichen und politischen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. „Nicht einmal ein Jahr später waren →

Realität im Sommer 1980: 440324 wartet mit einer Übergabe und 012204 mit einem O-Wagenzug in Saalfeld.



Um die Umläufe auszunutzen, fuhren die 01 auch Leistungen wie einen Personenzug nach Leipzig, der im April 1980 in Halle bereitsteht.

die versprochenen ‚goldenen Zeiten' für die Lokpersonale vorbei, nur mit bester oberschlesischer Steinkohle ihre 01-Kessel auf Spitzendruck zu bringen", erinnert sich Peter Müller. „Auf dem Tender befand sich meist ein Turm aus Briketts übelster Sorte, die eigentlich nur für das Anheizen der Loks nach dem Auswaschen vorgesehen war."

Übrigens umfasste das Zugprogramm der Pazifiks durchaus nicht nur die hochwertigen Schnell- und Eilzüge. Personenzüge nach Arnstadt oder Halle gehörten ebenso dazu wie Gepäck- und Expressgutzüge. Auch vor Nahgüterzügen mussten sich die stolzen Renner beweisen, und selbst Heizlokdienste blieben ihnen nicht erspart.

Im schweren Güterverkehr konnte die DR noch wenige Jahre zuvor auf die zugkräftige Baureihe 44 nicht verzichten, da die 132 noch nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung stand. Auch manche dieser Leistungen hat Peter Müller nicht vergessen: „Starlok der Saalfelder Szene war 44 0567. Mit ihr hatte ich den schwersten Zug in meiner Lokführerlaufbahn befördert. Ein Erzzug aus Rostock, durchgehend aus 00t-Wagen gebildet, war

Die Energiekrise gab den Saalfelder Loks einen kurzfristigen Aufschub



Im Juni 1980 fährt 44 0104 mit dem verspäteten Dg 55 445 aus Camburg aus, links wartet 44 0324. Man beachte die Pflegezustände der Loks!

Winterliche Impressionen mit 44 0553 hinter Uhlstädt: Die Sonne geht über dem Marienturm von Rudolstadt unter, Dezember 1980.

in Camburg zu übernehmen. Der Originalbremszettel vermerkte eine Last von 3088 Tonnen und 158 Achsen. Die 254, die den Zug bis Camburg brachte, musste beim Anschieben helfen. Anschließend hatten wir freie Fahrt durch bis nach Saalfeld."

Was ihn mit Camburg verbindet, gibt es heute alles nicht mehr: Die Drehscheibe, den Wasserkran, den Wasserturm und den zweiständigen Lokschuppen.

Über manchen Kollegen weiß Peter Müller ebenfalls Geschichten zu erzählen. „Da gab es einen Armaturenschlosser des Bw Saalfeld, ein absolutes Original. Der hätte mit seinen Geschichten selbst Münchhausen erbleichen lassen." Kostprobe gefällig? Als Lokjungwerker sollte er einen Amboss tragen; weil Zeit und Leute fehlten, am besten gleich zwei auf ein Mal. „Münchhausen" aber habe vier getragen... Auch Unverständliches passierte Peter Müller: „Im Herbst 1981 wurde unsere 44 0231 mit Gd 55 446 in Orlamünde im Hauptgleis angehalten. Es war tatsächlich nicht zu glauben, aber wir wurden von einem Leerwagenzug überholt, der langsam auf dem Nebengleis an uns vorüberfuhr!"

Heute kann er entspannt zurückschauen auf jene Jahre zwischen 1978 und 1982, als die letzten 01 und 44 im Plan fuhren. *hb*

Fotos (5): P. Müller



Der betagte Fünfkuppler 797-86 fasst am 18. Februar 2008 im Depot Czernowitz frisches Wasser.



Der Hotelzug mit der markant grünen 251-86 an der Spitze wartet am 17. Februar 2008 im Lemberger Bahnhof auf den Abfahrtsbefehl.

Die Möglichkeiten zu großen Dampffahrten schwinden. Auch in der Ukraine ist Schluss. Der Abschied wurde mit einer Sonderfahrt zelebriert.

AUSGEDAMPFT



Letztmals veranstaltete die private ukrainische Firma „Dzherelo" im vergangenen Februar mit ihrem Hotelzug eine einwöchige Dampfzugfahrt in der westlichen Ukraine, in den ehemals österreichischen Kronländern Galizien und Bukowina. Dort verströmen noch heute einige Bahnhofsgebäude aus der K.u.k.-Zeit den ganz besonderen Charme.

Im Jahre 1989, Perestroika machte es möglich, erwarb „Dzherelo" von der ukrainischen Bahnverwaltung ZU mehrere Dampfloks und eine Reihe von Waggons. Nach vielen Jahren im Sonderzugdienst



Die Fahrdienstleiterin in Markovzy gibt am 18. Februar die Fahrt frei.



735-72 und 797-86 erfreuen die Dampflokfreunde bei einem Fotohalt mit einer Scheinanfahrt.

Im AW Lemberg warten unter anderen zahlreiche Taigatrommeln und ihre Motoren auf die Aufarbeitung.



Die drei Dampfer L-5141, Em 735-72 und Er 797-86 überqueren mit einem beeindruckenden GmP am 20. Februar das Viadukt bei Jasenja.



sind nun die Dampflokomotiven am Ende. Die letztmalige Gelegenheit, nochmals den Hotelzug unter Dampf zu erleben, nützten rund 120 Eisenbahnfreunde aus Europa und Asien. Zwei Drittel der Teilnehmer kamen aus Großbritannien, das restliche Drittel setzte sich aus Japanern, Deutschen, Österreichern, Schweizern, Niederländern und Tschechen zusammen. Ihren letzten Einsatz hatten die Dampflokomotiven Su 251-86, L 5141, Em 735-72 und Er 797-86 vor dem Sonderzug mit 13 Wagen, inklusive vier Speisewagen.

Die Dampffahrt begann am 17. Februar 2008 in Lvov (Lemberg) und endete am 22. Februar in Ternopol. Bevor der Sonderzug mit Su 251-86 die Tagestour nach Ivano Frankovsk (Stanislau) antrat, wurde noch das Depot Lvov West besucht. Problemlos konnte alles besichtigt und fotografiert werden. Die Übernachtungen erfolgten stets im Schlafwagen mit Zweierabteilen.

Am 18. Februar fand die Dampfsonderfahrt im Abschnitt Ivano Frankovsk – Chernovtsy (Czernowitz) statt. Als Zuglokomotiven fungierten die Er 797-86 und Em 735-72 und den Zugschluss bildete die Su 251-86. Typisch altösterreichisch präsentierte sich der Bahnhof Chernovtsy. Nach der Ankunft stand erneut ein Depot-Besuch auf dem Programm. Es bot sich ein Breitspur-Dampfspektakel mit vier angeheizten Loks.

Am dritten Tag führte Lok L 5141 den Zug auf der Flügelbahn von Chernovtsy nach Viznitsa (Wiznitz) und zurück. Anschließend ging es gleich mit vier Dampfloks (L, Er, Em und Su) von Chernovtsy nach Kolomiya (Kolomea). Im Lokdepot von Kolomiya bot sich zur Freude der Reiseteilnehmer die Möglickeit zu Nachtaufnahmen.

Der 20. Februar war der Höhepunkt der Dampf-Woche. Von Kolomiya aus ging die Reise in die Karpaten nach Rakhov (Rahó). Dieser Bahnhof lag während der Monarchie bereits auf ungarischer Reichshälfte. Heute bildet er die Grenze zu Rumänien. Es gibt aber keinen grenzüberschreitenden Zugverkehr.

Nach der Übernachtung wurde am 21. Februar von Rakhov nach Berlibash (Barnabas) gefahren, einem der Orte, die das geografische Zentrum Europas für sich beanspruchen. Anschließend führte die Fahrt zurück nach Rakhov und weiter nach Woronienka, dem höchstgelegenen Bahnhof auf der Strecke nach Kolomiya. Über den alten Abzweigbahnhof Delatyn (Delyatin) ging es in Richtung Kolomiya mit Er 797-86 und Em 735-72 vorne und am Zugschluss L 5141.

Am letzten Dampfzugtag galt es, die längste Etappe von Kolomiya nach Ternopol zu bewältigen. Die Fahrt diente auch der Überführung von vier Dampflokomotiven nach Ternopol. Die YeA 2026 wurde am Zugschluss kalt mitgeschleppt. In Chortkov (Czortkiv) fand schließlich die allerletzte Scheinanfahrt statt, bevor es ohne Halt bis nach Ternopol ging.

P. Haslebner/al



Fotos: Haslebner



Die ukrainische Schlafwagenschaffnerin empfängt die Teilnehmer zur Heimreise, die nach Kiew führte.

Teller-Schleifer

Aus der Bürste einer elektrischen Zahnbürste wird ein Schleifaufsatz.

■ Das Schleifen kleiner Flächen beispielsweise nach Spachtel-Arbeiten ist mitunter kniffelig. Eine elektrische Zahnbürste kann man einfach zu einem Tellerschleifer umfunktionieren, indem man die Borsten abschneidet und durch ein Stück doppelseitiges Klebeband ersetzt. Dieses hält dann ein passend zurechtgeschnittenes Stück Schmirgelpapier. Der vergleichsweise kleine Durchmesser des Zahnbürstenkopfes ermöglicht auch Arbeiten unter beengteren Verhältnissen.

Henrik Werner



Mit etwas doppelseitigem Klebeband fixiert man ein Stück Schleifpapier auf dem Teller.





Fotos (3): H. Werner

Das Glätten von gespachtelten Flächen gelingt hervorragend.

Lichtwechsel

Durch das Entfernen von Birnchen erhält Rocos 141 vorbildgerechtes Wendezug-Licht.

■ Bei der Vorstellung des Lichtmoduls der Firma Epoche III in der Juni-Ausgabe wurde erwähnt, dass der Lichtwechsel im Wendezugbetrieb nicht automatisch umschaltet. Bei mir tun schon geraume Zeit eine 141 und eine 111 Wendezugdienst, bei denen der Lichtwechsel vorbildgerecht ist. Da beide Maschinen immer mit demselben Zug unterwegs sind, genügt es, die zu den Wagen weisenden Birnchen zu entfernen. Dazu nimmt man das Gehäuse der Loks ab, zieht die Birnchen heraus und setzt das Gehäuse wieder auf. Da die Loks auf einer Seite komplett zugerüstet sind, kommt ein Kuppeln am betreffenden Ende ohnehin nicht in Frage.

Friedewald Müller

Foto: F. Müller



Nur an einem Ende trägt die Lok Birnchen.

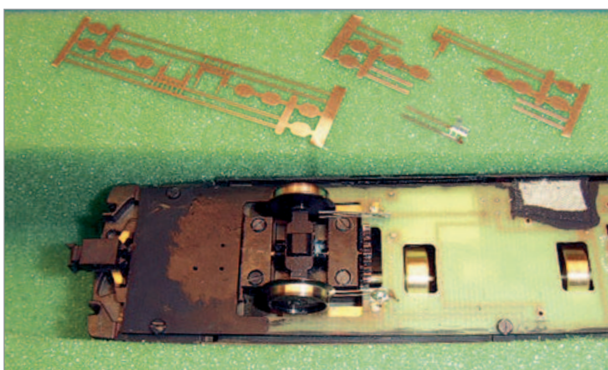
Lauffreudiges Ferkel

Brawas Ferkeltaxe genannter LVT erhält durch eine optimierte Stromabnahme bessere Fahreigenschaften.

■ Viele Modellbahnfreunde besitzen den LVT der DR von Brawa. Nach dem Einbau eines Decoders in den LVT kam es immer wieder zu Kontaktproblemen. Hauptgrund ist der gestörte Stromfluss zwischen Rad und Schleifer bei minimalen Verschmutzungen, der sich im Digitalbetrieb besonders stark auswirkt. Der Triebwagen bietet aber die Möglichkeit, in kurzer Zeit und mit geringem Aufwand die Stromabnahme zu verbessern und damit die Betriebsicherheit zu erhöhen. Für diese kleine Bastelei müssen Platine und Rahmen nicht getrennt werden. Die alten Schleifer bleiben erhalten. Folgende Arbeitsschritte sind notwendig: Nach Abnahme des Gehäuses wird die Fahrwerksverkleidung entfernt. Die Platine ist jetzt von unten zugänglich. Schleifkontakte von Mayerhofer-Modellbau (zu beziehen über Conrad Electronic, Art. Nr. 244073-97) werden mit einer kleinen Blechschere passend zurechtgeschnitten. Danach werden sie abgewinkelt und verzinnt. Die Niete, mit denen die vier Originalschleifer an der Platine befestigt sind, verzinnt man ebenso. Jetzt werden die neuen Schleifkontakte so auf die Niete gelötet, dass sie federnd an den Radinnenseiten anliegen, ohne in Kontakt mit dem Rahmen zu kommen. Zum Schluss muss man die Fahrwerksverkleidung im Bereich der neuen Schleifer etwas ausschneiden. Das Material lässt sich mit einem Skalpell gut bearbeiten. Die Verkleidung verdeckt die neuen Radschleifer vollständig.

Uwe Steinmetzer

Foto: U. Steinmetzer



Die neuen Radschleifer verbessern die Stromabnahme.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Die Ober- und Untergurte des Fachwerkträgers bestehen aus t-förmig zusammengeklebten Plastikstreifen (Evergreen). Die (beim Original eingenieteten) Aussteifungswinkel bestehen hier aus aufgeklebten Zeichenkarton-Streifen.

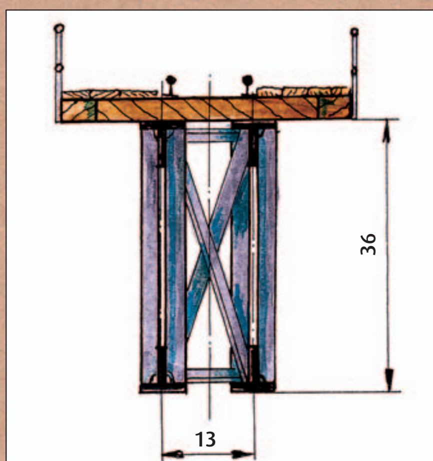


Links ist der bereits vorgefertigte Überbaurahmen erkennbar, darunter liegen die zugeschnittenen Diagonalen aus 2 x 2 mm Evergreen-Winkelprofil. Über dem Endauflager des fertigen Überbaus sorgen senkrecht angeordnete Beulsteifen für Stabilität im Auflagerbereich.

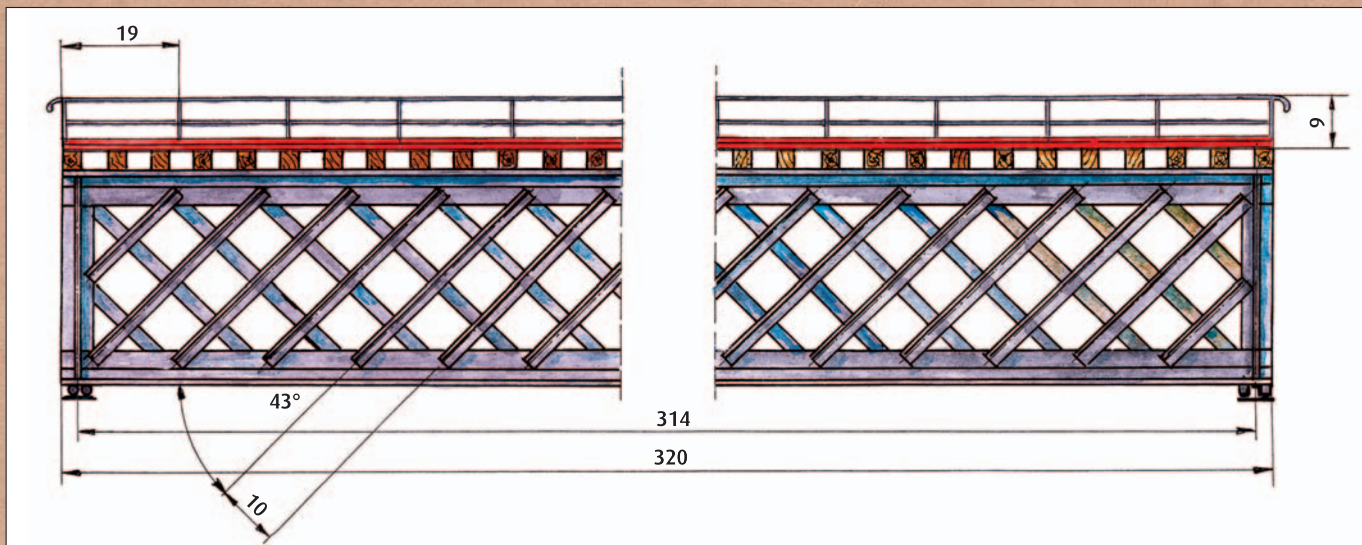
Teil 6

Schönheide en miniature

Im letzten Teil der Schönheide-Serie widmet sich Georg Kerber den Brückenbauwerken über die Zwickauer Mulde.

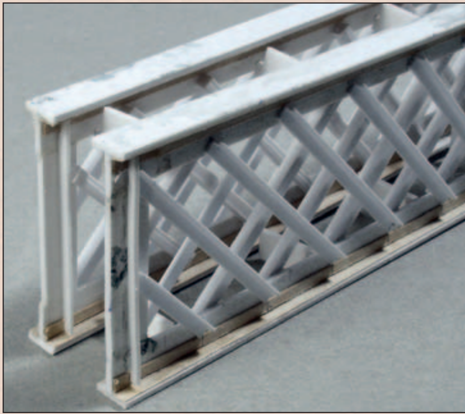


Seiten- und Frontansicht der Fachwerkbrücke*



Wer von den Bahnen im Erzgebirge spricht, darf die zahlreichen Brücken nicht vergessen. Das trifft sowohl auf die bedeutsamen Bauwerke im Regelspurnetz, so beispielsweise die Gölzschtal- oder Elstertalbrücke, als auch auf die zahlreichen Talquerungen der schmalspurigen Bahnen im sächsischen Teil des Mittelgebirges zu.

Wegen der Unzugänglichkeit des sächsischen und böhmischen Erzgebirges in den Gründerjahren entstanden die Brückenkonstruktionen bevorzugt aus Stahl.



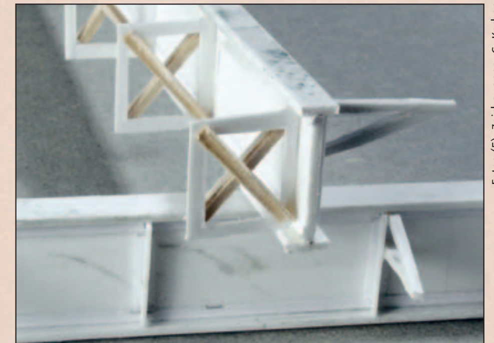
Schmal und hoch sind die stählernen Überbauten. Die Querverbindung zwischen den Trägerscheiben sind im Original ebenfalls überkreuz verlaufende Träger. Im vorliegenden Fall wurden nur Querplatten eingeklebt.



Die Vollwandträger-Brückenteile bestehen ebenfalls aus Kunststoffplatten von Evergreen. Die Beulsteifen dienen der Stabilität des Blechträgers und gleichzeitig der Aufnahme der Konsolen für die Gehwege.

Vollwandträgerbrücken wären jedoch bei den geplanten Stützweiten über zwei Meter hoch und somit unerträglich schwer geworden, weshalb ein Transport vom Hersteller zum Standort der Brücke sehr aufwendig gewesen wäre. Die Konstruktionen, sowohl die der Stützen als auch die der Überbauten, ergaben sich aus den am Ende des 19. Jahrhunderts zur Verfügung stehenden Stählen. Schienen, Rundstähle und einige einfache Plattenprofile wie Winkel mit maximal 180 mm Schenkellänge waren wohl verfügbar, für kompliziertere Querschnitte, wie Doppel-T- und U-Profile waren die so genannten Strangpressen jedoch noch nicht erfunden worden. Außerdem fehlte es noch an innovativen Verbindungstechniken wie dem Schweißen. So mussten alle über die einfachen Stahlquerschnitte hinausgehenden Profile aus den vorhandenen Querschnitten zusammengenietet werden: U-Profile aus zwei Winkeln und einem Flacheisen und Doppel-T-Profile aus vier Winkeln und drei Flachprofilen; wobei auch hier die Plattenhöhe nicht über 800 mm hinausgehen durfte.

Also entschieden sich die Ingenieure für genietete Fachwerkkonstruktionen in Form von Gitterkastenbrücken mit →



Die Stabilisierung der Brückenkonstruktion erfolgt durch waagerechte und diagonal verlaufende Träger zwischen den Hauptträgern. Im Modell wurden sie durch Plastik-Streifen und Winkel aus Zeichenkarton nachgebildet.

Fotos (5), Zeichnungen: G. Kerber

Foto: S. Kirchberg

Probebetrieb auf dem neuerbauten Brückenzug. „Hoffentlich findet der Lokführer rechzeitig das Führerbremsventil...", murmelt der Enkel des Erbauers an dieser Stelle. Keine Sorge, nach Fertigstellung wird eine Polyacrylplatte den Zug vor dem Flug schützen.

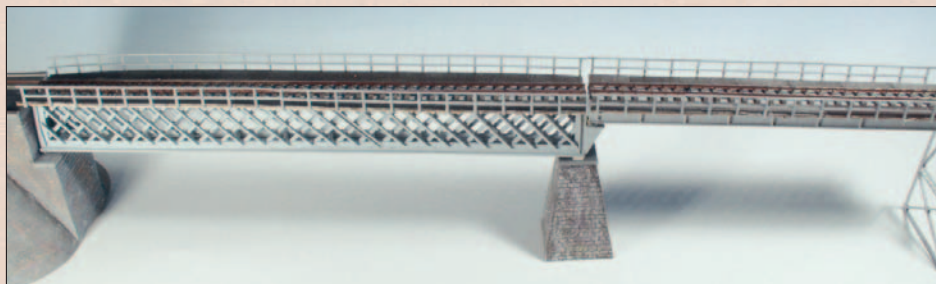


Die Gehwege von Auhagen werden auf die Konsolen geklebt. Als Oberfläche bleibt die Struktur von gefugten Brettern.



Hier wurden die beiden Brückenkonstruktionen bereits grundiert. Zu beachten sind die horizontalen Verbände im Bereich der Ober- und Untergurte, denn die sind durch die Schwellenroste (Tillig-Elite-H0e-Gleis) erkennbar.

Und so zeigt sich der gesamte Brückenzug am Ende des Segments. Dass anstelle des ersten Stützjoches ein massiver Pfeiler verwendet wurde, entspricht alten Original-Darstellungen.



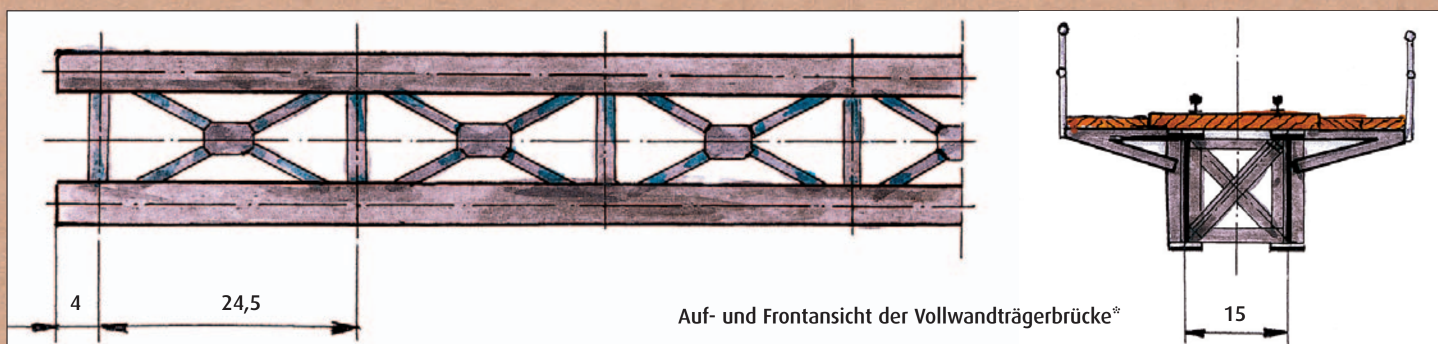
obenliegender Fahrbahn. Die Fachwerke bestehen aus t-förmigen Ober- und Untergurten sowie Stegkonstruktionen aus Winkelprofilen, die rautenförmig angeordnet wurden. Auch die einwandigen Vorbildstützjoche bestehen aus Stahl und waren somit leicht zu transportieren.

Wegen des befürchteten Domino-Effekts beim Aneinanderreihen dieser Grundkonstruktionen entstand eine für die Erzgebirgs-Brücken charakteristische Anordnung: Zwei einwandige Stützjoche wurden parallel zur Brückenlängsachse durch Gitterträger miteinander zu einem Rahmen verbunden. Der dazwischenliegende zehn Meter lange Überbau besteht aus Vollwandträgern mit Steghöhen von 800 Millimetern. Für die oftmals mehrere hundert Meter langen Brückenzüge wirkten diese Zwischenkonstruktionen als Festpunkte in einem statisch bestimmten System.

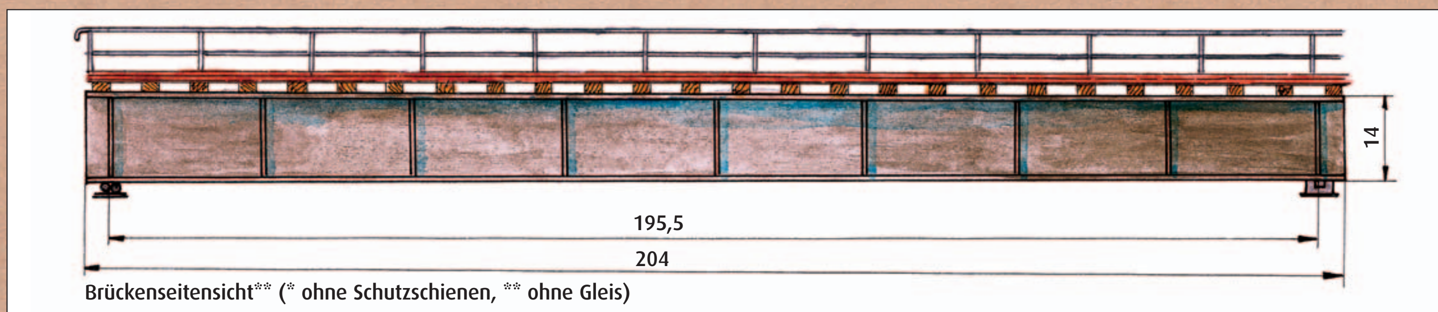
Interessant war auch die Montage der vorgefertigten Brückenelemente in dem unwegsamen Gelände des Erzgebirges. Dazu wurden im verkehrsgünstiger gelegenen Vorgebirge Montageplätze eingerichtet, auf denen die Überbauten und Stützjoche vormontiert wurden. Der weitere Transport bis zur Einbaustelle erfolgte über

Per Bahn ging's zum endgültigen Standort

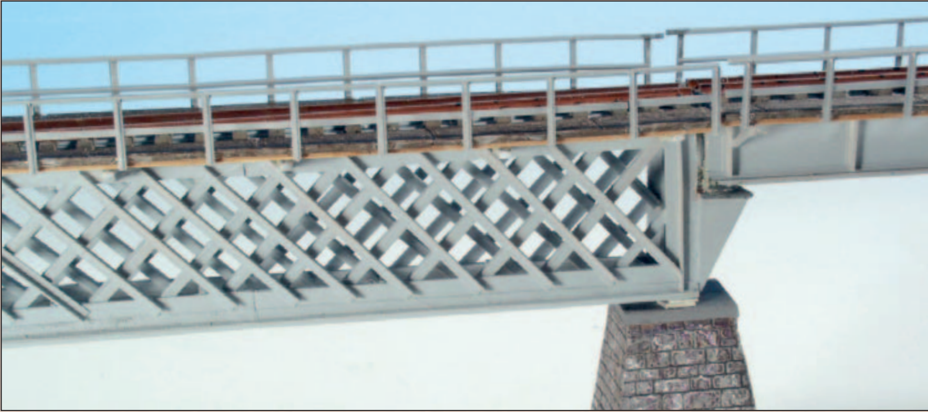
die Schiene. Dabei standen die Stützen hochkant auf Plattenwagen während die Überbauten auf zweiachsigen Stützrollern transportiert wurden. An Ort und Stelle wurden dann die Stützjoche mit Seilen aufgerichtet und gesichert, während die Überbauten im Freivorbau eingeschoben wurden. Weil der dabei freischwingende Brückenteil erheblich durchhing, gab es an



Auf- und Frontansicht der Vollwandträgerbrücke*



Brückenseitensicht** (* ohne Schutzschienen, ** ohne Gleis)



Noch fehlt die nördliche Gehwegkonstruktion. Und auch an der Widerlagerseite des Brückenüberbaus 1 muss die Geländerkonstruktion noch nachgerichtet werden.

Erst einmal ist ein „Pappkamerad" für das einwandige Stützjoch am Brückenende auszuschneiden. Deutlich ist der rigorose Schnitt an der rechten Anlagenkante zu erkennen. Gleichzeitig dient das Probestück als Lötvorlage.



Fotos (5), Zeichnungen: G. Kerber

der Spitze einen Vorbauschnabel, der es ermöglichte, die durchhängende Brückenspitze wieder auf die Normhöhe des Zwischen- oder Endauflagers zu schieben. Einen derartigen Brückentransport im Modell umzusetzen, bedeutete eine interessante Herausforderung.

Im Modell bestehen die Brücken, mit Ausnahme der einwandigen Stützkonstruktion, die aus Messingprofilen zusammengelötet wurde, aus Polystyrolprofilen von Evergreen (erhältlich in Modellbau-Fachgeschäften). Freilich hätten aus Metallprofilen zusammengelötete Überbauten einen zierlicheren Eindruck gemacht, jedoch wäre der Bauaufwand zu groß gewesen, weshalb ich es mir mit der vorgestellten Kunststofflösung etwas leichter gemacht habe.

Irgendwo ist jede Anlage zu Ende und so habe ich bei meinem Ausschnitt aus dem wahren Leben am nordöstlichen Ende des Doppelsegments die Zwickauer Mulde einfach abgeschnitten. Dass dabei das einwandige Stützjoch auch mit beschnitten wurde, ist eine logische Konsequenz, wenn es auch nicht wirklich schön aussieht. Der Fluss darunter besteht aus →



Und so sieht die Frontansicht der Brücke mit fertiggestelltem Joch aus Messing-Profilen aus. Hier wird so richtig klar, dass diese hochempfindliche Stelle einem robusten Ausstellungsbetrieb nicht gewachsen sein kann.



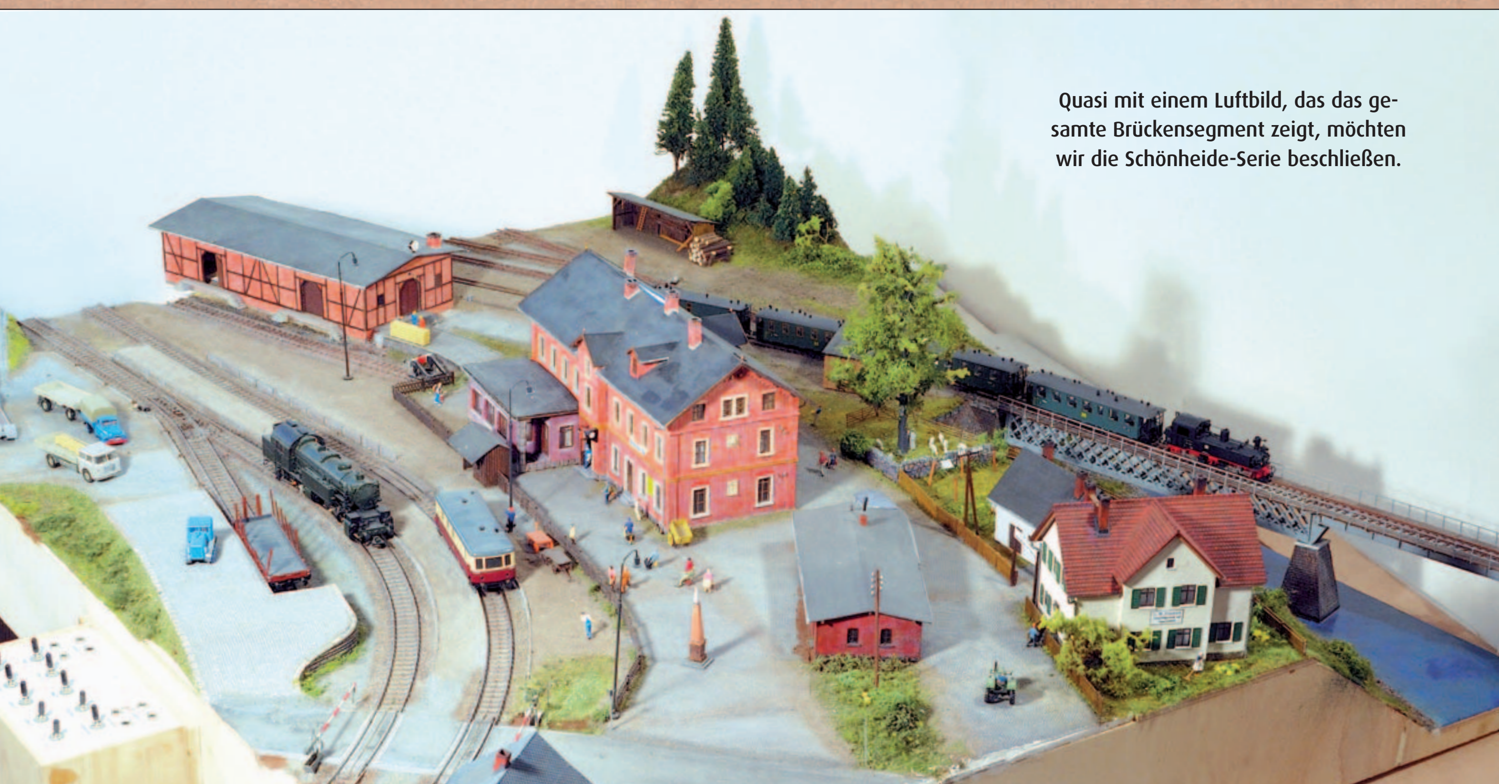
Fotos (2): G. Kerber

Nachdem beim Segmentausbau die handelsüblichen Plastikgeländer auf der Brückenkonstruktion mehrmals abgebrochen und verbogen wurden, entstand die stabilere gelötete Variante: Pfosten und Knielauf aus 0,5 mm dickem Kupferdraht sowie ein Handlauf aus 0,75-mm-Vierkantmessing.

einem aquarellierten Anstrich mit Deckfarben, dem mehrere Schichten aus hochglänzendem Klarlack folgten. Die letzte Schicht besteht aus Woodland-Wassereffekt (im Vertrieb von Noch, www.noch.com), das mit einer leichten Wellenstruktur versehen wurde. Die Schaumkronen bestehen aus weißen Acrylfarb-Tupfern.

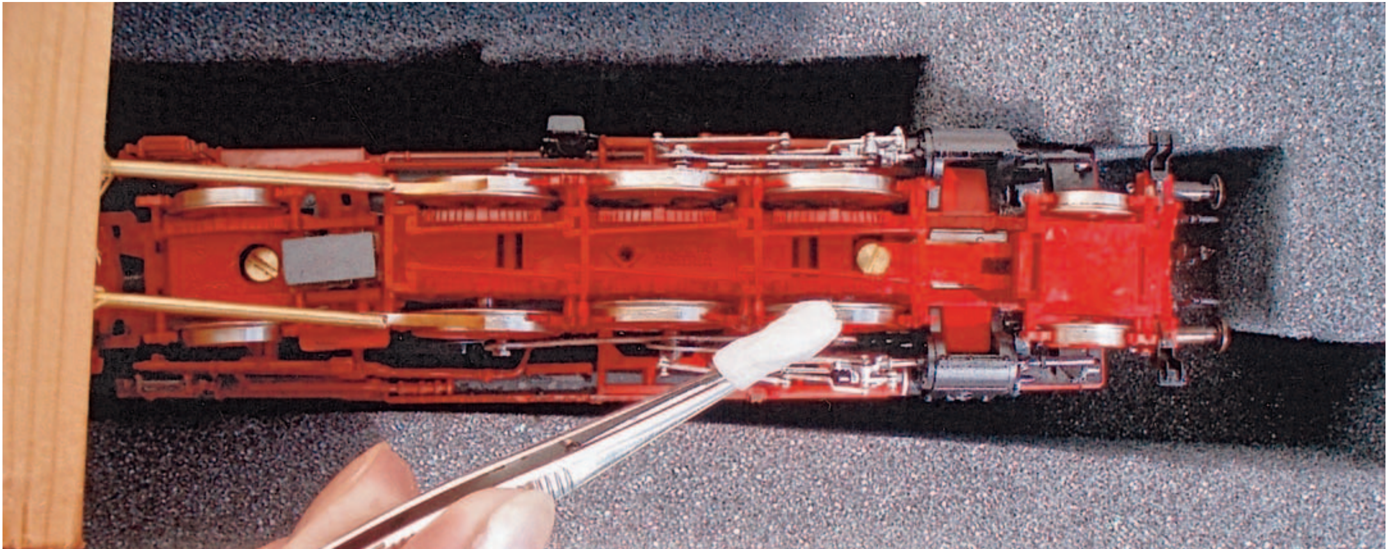
So weit, so gut. Doch die exponierte Brückenspitze an der Anlagenkante reizte beim Werkeln in der Modellbauwerkstatt geradezu zum Anstoßen. Nachdem beim dritten Rempler die Kunststoffgeländer von Faller und Auhagen zum wiederholten Male Schäden erlitten hatten und mühsam wieder zusammengeklebt werden mussten, wurde das Geländer mit einer Gesamtlänge von zweimal 524 mm aus 0,5 mm dickem Messingdraht (hart) zusammengelötet und mit Zweikomponenten-Kleber an den Geländerkonsolen der Brücken festgeklebt. Ein Trennschnitt in den Geländern am Übergang zwischen den beiden Brücken ermöglicht das beschädigungsfreie Demontieren der ganzen Konstruktion, beispielsweise zum Transport der auch als Ausstellungsstück vorgesehenen Anlage.

Außerdem wurde im vorliegenden Fall aus durchsichtigem Polyacryl eine Wand zusammengeklebt, die nicht nur das empfindliche Stützjoch vor Beschädigung oder gar vor Zerstörung schützt, sondern gleichzeitig einem fehlgeleiteten Zug Einhalt gebietet, falls man aus Unachtsamkeit einmal nicht schnell genug den Fahrregler zurückdrehen konnte. *Georg Kerber/yo*



Quasi mit einem Luftbild, das das gesamte Brückensegment zeigt, möchten wir die Schönheide-Serie beschließen.

Foto: S. Kirchberg



Bei Loks (allerdings nicht bei dieser alten Roco-23 mit reinem Tenderantrieb) übernimmt der Motor die Bewegung der Räder.

Saubere Laufflächen und Spurkränze an den Fahrzeugen fördern einen reibungslosen Modellbahnbetrieb.

Reinheits-Gebot

Ruckelnde Loks und Wagen mit flackernder Beleuchtung sind zumeist auf verschmutzte Schienen und Räder zurückzuführen. Bei einem größeren Lok- und Wagenpark ist die Putzerei allerdings mit hohem Aufwand verbunden.

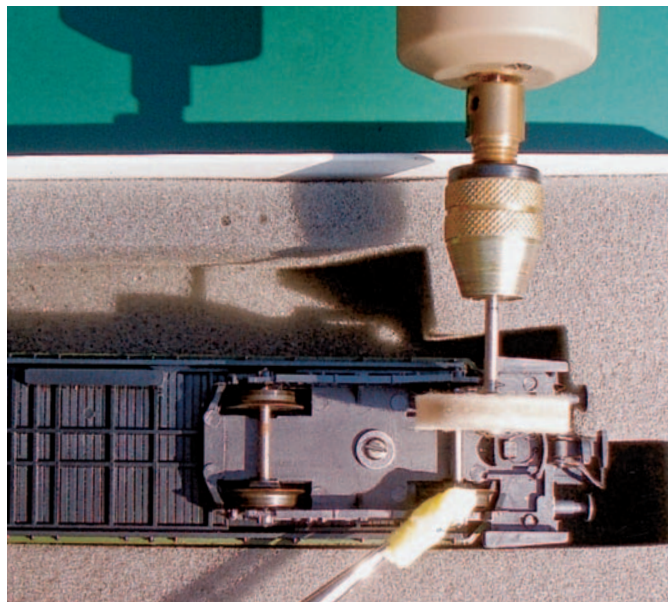
Grundsätzlich ist es natürlich einfacher, ständig einen Zug mit Schienenreinigungswagen im Einsatz zu haben, doch gerade, wenn man weniger häufig Betrieb macht, ist es ermüdend, jedes Mal alle Gleise abzufahren und sei das Gleis-Reinigungssystem noch so ausgeklügelt. Einfacher ist es, die Hauptgleise sauber zu halten und ab und zu den Fahrzeug-Rädern eine Reinigung zukommen zu lassen.

Als Liege nimmt man eine Verpackungsschachtel, polstert sie mit Schaumstoff aus und legt das Modell aufs Dach. Die Spannung führt man über Messingrohre zu, an deren Enden man Kontaktfederblech anlötet. Zum Halten der Röhrchen versieht man ein Holzklötzchen mit zwei Bohrungen, die etwa das Spurweitenmaß voneinander entfernt sind. Mit lockerer Hand lässt sich der Holzklotz halten. Mit einer spitzen Pinzette formt man einen Reinigungsbausch aus Watte, Zellstoff oder Softpapier, taucht diesen in Schienenreinigungsöl oder Rein- beziehungsweise Testbenzin und drückt ihn sanft auf die Laufkränze. Für hartnäckigen Schmutz empfiehlt sich der Einsatz eines Reinigungsgummis. Für stromabnehmende Räder mit Haftreifen kann man die Kontakt-Blechstreifen auch um 90 Grad versetzt anlöten und so biegen, dass sie an den Radinnenseiten anliegen. Da viele Triebfahrzeuge einen Fahrzeug- oder Drehgestellboden aus Metall aufweisen, ist es ratsam, nur das Blechendstück auf etwa 3mm frei zu lassen und den Rest des Streifens mit einem Schrumpfschlauch zu überziehen. So vermeidet man gerade für Decoder schädliche Kurzschlüsse.

Für E-Loks mit Oberleitungsbetrieb legt man auf den Boden der Schachtel ein entsprechend dimensioniertes Blech, lötet einen Draht an und verbindet diesen über einen Kontaktfederstift (Steckverbindung ist nützlich) mit der Spannungsquelle.

Bei Wagen und nicht angetriebenen Lokachsen geht es ebenso flott, wenn der Radsatz durch ein Reibrad (beispielsweise eine Filzscheibe) von der Kleinbohrmaschine mit geringer Drehzahl angetrieben wird. Klar, die wenn auch geringe Rüstzeit lohnt sich nicht für nur einen Wagen. Die Räder einer Garnitur aus fünf vierachsigen Schnellzugwagen lassen sich in knapp 45 Minuten selbst bei starker Verschmutzung reinigen. Selbst bei häufigem Betrieb genügt in der Regel eine Reinigung pro Halbjahr.

Hermann Clauss/yo



Fotos (2): H. Clauss

Eine in die Kleinbohrmaschine eingespannte Filz- (Bild) oder Gummischeibe bewegt die nicht angetriebenen Räder.

Kleine Trafo-Häuschen gehörten Jahrzehnte zum gewohnten Bild im ländlichen Raum. Grund genug, ein solches für die H0-Anlage herzustellen.

Insel im Strom



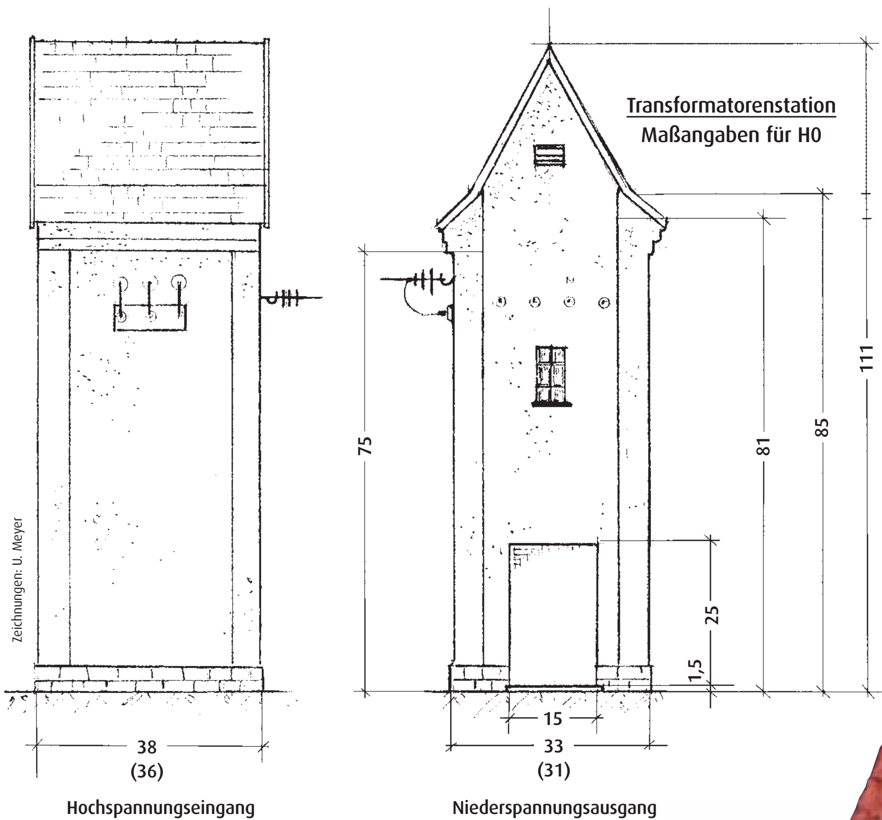
Auf der schön gestalteten Epoche-II-Anlage macht die Trafo-Station eine sehr gute Figur.

In vielen Gegenden auf dem Land erfolgt die Stromversorgung zu den Siedlungen und Gehöften noch heute über Freileitungen – oft nicht nur bis zu den kleinen Umspannstationen, sondern vereinzelt sogar zu den Endverbrauchern. Unübersehbar sind dabei sowohl Strommasten und Dachständer als auch die Transformatorstationen, die vielerorts noch als steinerne Hochbauten ausgeführt sind .

Bevor der Bau der Modell-Umspannstation und des Zubehörs erläutert wird, sei kurz auf Sinn und Zweck dieser Einrichtungen eingegangen. Der vom Kraftwerk kommende hochgespannte Strom (beispielsweise 110 kV) wird über Hochspannungsleitungen über mehrere Stufen in sogenannten Umspannwerken heruntertransformiert, bis er im Verbrauchsgebiet eine Spannung von etwa 10 bis 15 kV hat. Mit dieser Spannung wird die Energie den einzelnen Transformatorenstationen vor Ort zugeführt. Von dort aus geschieht die weitere Verteilung, heute im allgemeinen über Erdkabel, zu den Endverbrauchern mit einer Spannung von etwa 400 Volt. Oft erfolgt diese Endverteilung aber noch heute über Freileitungen. Bei dichter Bebauung verwendet man als Isolatorenstützpunkte Dachständer, bei lockerer Besiedelung dagegen durchweg entsprechende Holz- oder Stahlgittermaste.

Als Vorbild für das Umspannhäuschen wurde ein Gebäudetyp aus dem frühen 20. Jahrhundert gewählt, wie ihn viele Elektrizitätswerke gewissermaßen als Normbau eingeführt hatten. Das Trafohäuschen besteht aus Flugzeugsperrholz verschiedener Stärken. Die Wände werden entsprechend der Zeichnung ausgesägt, wobei man die Stoßkanten unter einem Gehrungswinkel von 45 Grad zusammenfügen sollte. Für die Lisenen (Wandverdickungen) und den Sockel wird 0,8 mm starkes Sperrholz aufgeleimt. Um Details am Bauwerk besser ausführen zu können, sollte man den Giebel des Satteldaches abnehmbar lassen. Das Fenster besteht aus einer Plexiglasscheibe von etwa 0,5 bis 0,8 mm Stärke. Fensterkreuze werden durch Streifen von Adressaufklebern dargestellt. Die Blechtür, die obere Jalousie, die Dachhaut, die Windbretter sowie die Giebelverkleidung bestehen aus Strukturplatten von Kibri.

Der Mauerverputz wird aus einer pastösen Mischung aus Moltofill und verdünntem Ponal-Holzleim angerührt und in einer dünnen Schicht aufgespachtelt. Besonders sorgfältig sollte man die Nachbildung des Hochspannungseingangs (große Isolatoren) und des Niederspannungsausgangs (kleinere Isolatoren) am Gebäude vornehmen. Man besorgt sich Sommerfeldt-Fahrleitungsisolatoren verschiedener Baugrößen und fädelt diese auf etwa 10 mm lange Kupferdrahtstücke mit einseitig gedrehten kleinen Schlaufen, die an Haken in der Gebäudewand gehängt werden. Imitiert man die Starkstromleitung, nachdem das Gebäude seinen Platz gefunden hat, anschließend mit dünnem Kupferdraht, werden die beschriebenen Drahtabschnitte am Gebäude



mit den Leitungsdrähten verlötet. Beim Selbstbau der Freileitungsmaste kommen etwa 2 mm starkes Rundholz (beispielsweise Schaschlik-Spieße) und wiederum Fahrleitungsisolatoren zum Einsatz. Für die Hochspannungsstützpunkte (drei Leitungsdrähte) wurde die heute seltene, aus den 30er-Jahren stammende Bauart mit so genannten Lyrabügeln gewählt.

Die Lyrabügel werden aus Messing-Profil mit rechteckigem Querschnitt entsprechend gebogen und dort, wo die Isolatoren sitzen sollen, mit einer 0,4-mm-Bohrung) versehen. Die Isolatoren klebt man auf Drahtstückchen, die in diese Bohrungen eingelötet oder eingeklebt werden. Die Lyrabügel fixiert man anschließend an den Masten.

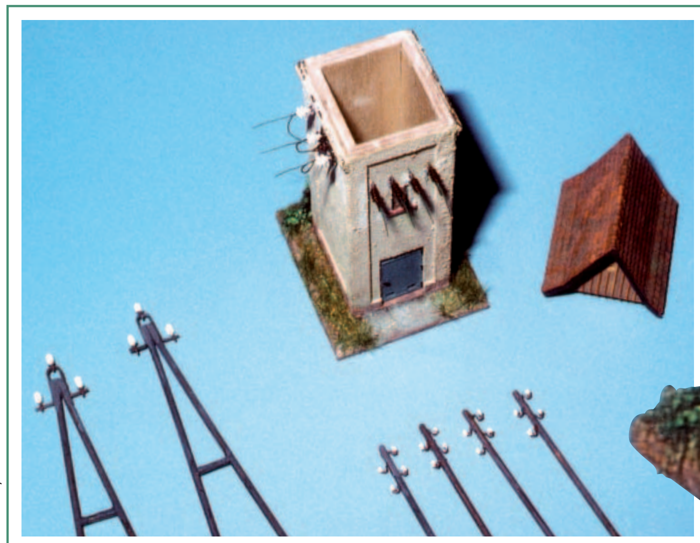
Die vier Leitungen der Niederspannungsseite laufen an den Stützpunkten über Isolatoren, die auf den bekannten Haken sitzen. Diese lassen sich leicht aus Draht biegen und in die Bohrungen an den Stangen einkleben. Während die Isolatoren heute in der Regel braun gefärbt sind, bestanden sie früher durchweg aus weißem Porzellan.

Mit Restarbeiten wie dem Lackieren der entsprechenden Bauteile sind die Modellbauarbeiten an einem übersichtlichen Projekt abgeschlossen, das als Ergebnis die Anlage um ein realistisches Detail bereichert.

Ulrich Meyer/yo

Mit unterschiedlichen Isolatoren präsentieren sich Hoch- (links) und Niederspannungsein- und -ausgänge.

Bei abgenommenem Dach erkennt man die massive Bauweise aus gut zu verarbeitendem Sperrholz.



Fotos: U. Meyer

Speziell an Nebenbahnen hatten viele Heizölhändler einen Gleisanschluss. Für Kibri-Tanks entwickelte Günter Weimann eine Ätzplatine mit Zurüstteilen.

Ätzplatinen-Origami

Kleine Tanklager für leichtes Heizöl gab es noch in den 60er-Jahren in fast jedem Dorf. Meistens lagen die Firmen in Bahnhofsnähe, da sie früher fast ausschließlich über den Schienenweg mit Brennstoff versorgt wurden.

Solch ein kleines Tanklager lässt sich beispielsweise aus dem Kibri-Bausatz B-9835 in etwas abgewandelter Form realisieren. Als Anhaltspunkt diente ein Fotobeitrag von Rudolf Ossig in der Zeitschrift HP 1 – Eisenbahn Modellbau heute. Das dort gezeigte Tanklager in Alsfeld hatte nur einen Heizöltank und eine Betankungsbühne mit einem eigentlich ganz reizvollen Wetterschutz aus Blech. Anhand der Alsfelder Vorbildfotos fertigte Modellbauer Günter Weimann eine Ätzplatine aus 0,2-mm-Neusilberblech. Auf den Kibri-Bausatz abgestimmt, enthält die Platine

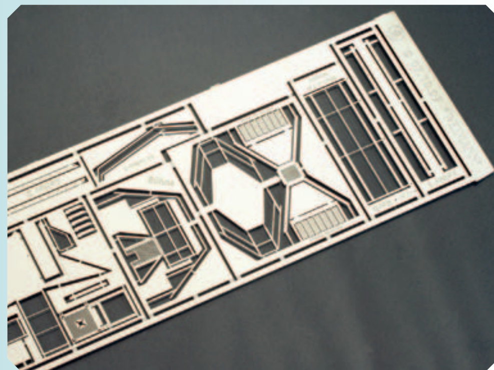


Die filigrane Abfüll-Anlage für Tanklastwagen ist nur von der Straßenseite gut einsehbar.

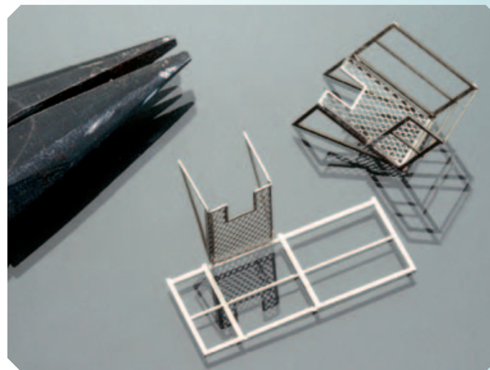
eine neue Aufstiegsleiter samt Korb, die obere Laufplattform für den Tank und die Betankungsbühne samt Blechverschlag. Ebenso natürlich auch die Treppenbrücke, die über die Blechtasse hinwegführt. Vom Kibri-Bausatz wird in diesem Fall nur einer der beiden Tanks sowie die dazugehörige Blechtasse verwendet. Natürlich lässt sich das Lager um einen weiteren Tank erweitern, beispielsweise wenn neben Heizöl noch mit Dieselkraftstoff gehandelt wird.

Die Ätzteile sind als komplexe Faltteile konstruiert. Die angeätzten Verbindungsstege sichert man beim Falten mit einem mittleren Flachstichel ab. Als Unterlage dient Messingblech. Als leichte Einstiegsübung sollte man mit der oberen Bühne des Tanks beginnen. Die Bühne besteht lediglich aus einem Teil, das an den angeätzten Knickkanten zu falten ist. Diese liegen immer innen. Das Abwinkeln gelingt mit einer längeren Spitzzange, wobei die Seiten der Schenkel quasi wie die Backen eines Schraubstocks zum Halten dienen. Die abzuwinkelnden Teile werden dann so zwischen den beiden Schenkeln positioniert, dass die angeätzte Kante minimal übersteht. Als Biegehilfe dient dann ein Stück Messingblech oder wie im vorliegenden Fall die Kante eines Stahllineals. Verlötet werden nur die unteren Enden der abgewinkelten Geländer an der seitlichen Kante des Trittrostes.

Eine stufenlos regelbare Lötstation ist für solche Arbeiten ideal. Außer gewöhnlichem Zinnlot aus dem Baumarkt benötigt man Flussmittel. Günter Weimann empfiehlt, 15-prozentige Phosphorsäure zu verwenden, da die Lötstellen später absolut sauber erscheinen und nahezu keine Nacharbeit erforderlich ist. Die Phosphorsäure kann man sich übrigens in jeder Apotheke anmischen lassen. →



Die Ätzplatine aus 0,2-mm-Neusilberblech wurde von Günter Weimann an die Abmessungen des Kibri-Hochtanks angepasst.



Die obere Bühne des Tanks besteht lediglich aus einem Teil, das entsprechend entlang der angeätzten Knickkanten zu falten ist.



Die beiden Längsstreben der Tankaufstiegsleiter sind nach oben zu klappen. Die Sprossen aus 0,3-mm-Messingdraht werden durch entsprechende Löcher gesteckt und verlötet.



Die Halter des Korbs werden um 7-mm-Rundmaterial gebogen und mit den Passnasen in die Löcher der abgewinkelten Halter gesteckt und dann verlötet.



Die Fülleinrichtungen des Tanks erhalten feine Handräder von Weinert. Ebenso kann man die angeschweißten Ösen (für die Aufstellung der Tanks mittels Kran) aus Weinert-Teilen ergänzen.



Beim direkten Vergleich fällt die filigrane Ausführung der Ätzteile sofort auf.



Generationen treffen aufeinander: Kibri-Tank aus den 70er-Jahren kombiniert mit filigraner Aufstiegsleiter samt Korb und Bühne in modernster Ätztechnik.





Auch der Wetterschutz der Betankungsbühne besteht aus einem Faltteil.

Beim Löten ist es wichtig, sehr sparsam mit dem Zinnlot umzugehen. Am besten raspelt man sich feine Späne mit einer groben Feile auf ein Stück Papier. Diese lassen sich dann perfekt dosiert mit der Spitze des Lötkolbens aufnehmen und an der Verbindungsstelle auftragen.

Im nächsten Arbeitsschritt sind die beiden Seitenwangen der Aufstiegsleiter nach oben abzuwinkeln. Dazu belässt man die Teile noch in der Platine. Die einzelnen Sprossen schneidet man selbst aus 0,3-mm-Messingdraht, der in die eingeätzten Löcher gesteckt und schließlich vorsichtig verlötet wird. Die überstehenden Drahtenden entfernt man dann zum Schluss mit einem feinen Seitenschneider. Letzte Unebenheiten beseitigt man mit einer feinen Schmirgellatte.

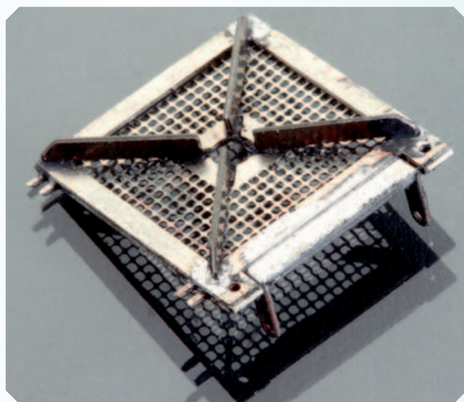
Nachdem die Leiter aus der Platine getrennt worden ist, sind die sechs Halter für den Korb nach außen abzuwinkeln. Die waagerechten Verbindungsstege des Korbs biegt man dann um 7-mm-Rundmaterial und fixiert sie unter Verwendung von wenig Lot mit den Passnasen in den Löchern der abgewinkelten Halter.

Bei dem einzeln stehenden Tank genügen drei der insgesamt sechs Füllventile, die übrigen Passlöcher verschließt man mit etwas Nitrospachtel. An den Ventilen lassen sich die nur als Scheibe angedeuteten Handräder durch Feingussteile ersetzen. Die beim Vorbild angeschweißten Transportösen wurden hier aus Weinert-Teilen ergänzt. Auf der überarbeiteten Platine sind sie aber enthalten. Ebenso werden dann entsprechende Haltezapfen an der oberen Tankbühne vorhanden sein, mit denen man die komplette Aufstiegseinheit am Tank befestigt. Die großen Passlöcher zum Befestigen der Originalbühne sind mit etwas Uhu-Acrylit zu verschließen und später entsprechend klein aufzubohren. Zum Befestigen der Bühne eignet sich Uhu-Plus-Kleber.

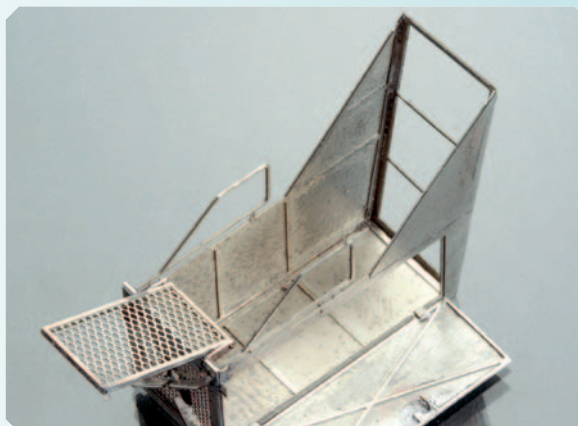
Auch der Wetterschutz der Betankungsbühne besteht aus einem Faltteil. Nach dem Abwinkeln der beiden Seitenteile wird die Dachauflage nach unten geklappt und mit der Oberkante der beiden Seitenteile verlötet. Bei der Bodenplatte mit dem durchgeätzten Laufrost ist der untere Rah-



Am Gleis befindet sich die Zapfstelle für Kesselwagen. Bei größeren Lagern sollte das Gleis länger ausfallen.



Schließlich ist das Scharnier für die bewegliche Plattform abzuwinkeln und in der Aussparung des unteren Rahmens mit wenig Lot zu fixieren.



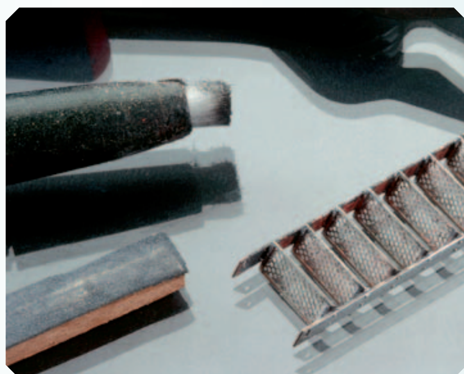
Nachdem der Wetterschutz mit der Bodengruppe verlötet ist, werden die Tür und die Arbeitsplattform eingehängt.



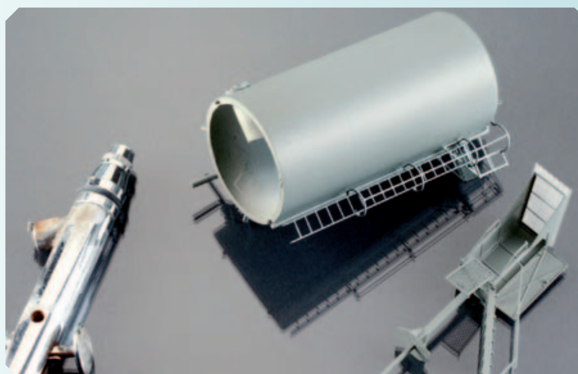
Die Enden der Aufstiegstritte werden mit einer kleinen Spitzzange nach oben abgewinkelt.



Die einzelnen Stufen werden dann mit durchgesteckten Drahtstücken zwischen den beiden Seitenteilen fixiert.



Sind alle Stufen verlötet, kappt man die Drähte mit einem Seitenschneider.



Mit der Airbrush-Pistole lackiert man die Arbeitsplattform und den Tank einheitlich in einem hellen Grünton.



Die kleine Betonwanne zur Gleisseite entsteht aus 2-mm-Polystyrol und 2 x 2-mm-Vierkantprofilen von Evergreen.



Die Schraubflansche entstanden im vorliegenden Fall aus abgewandelten Waschluken für preußische Dampfloks von Weinert.

men nach unten zu klappen und zu verlöten. Ebenso werden die vier Abstützungen in die vorgesehenen Schlitze gesteckt und ebenfalls mit wenig Lot fixiert. Schließlich ist die Befestigung für die bewegliche Plattform abzuwinkeln und in der entsprechenden Aussparung am unteren Rahmen so anzulöten, dass die beiden Halter durch die Schlitze geschoben nach oben zeigen. Die Tür erhält eine Klinke aus 0,2-mm-Messingdraht. Die Tür ist voll beweglich. Vor dem Einhängen der beiden Laschen in die Schlitze der Seitenwand sollte man diese Laschen bereits leicht halbrund vorbiegen. Nach dem Einfädeln drückt man die Laschen dann mit einer spitzen Pinzette vorsichtig gegen die Türinnenseite. Anschließend steckt man den Blechverschlag und die Bodenplatte zusammen und fixiert beide mit wenig Lot. Bei der beweglichen Plattform ist wiederum der Außenrahmen gegen die Unterseite des Rostes zu falten.

Um den Trittrost zwischen den beiden Haltern zu fixieren, sind diese leicht nach außen zu spreizen. Wenn der angeätzte Zapfen beiderseits in die Bohrung greift, drückt man die Halter wieder zusammen. Allzu oft sollte man die Halter allerdings nicht hin- und herbiegen, da das Material spätestens beim dritten Versuch ermüdet und schließlich bricht.

Die Enden der durchbrochen ausgeführten Stufen sind mit einer kleinen Spitzzange nach oben abzuwinkeln. Diese werden dann zwischen den Seitenteilen mit durchgesteckten 0,3-mm-Drahtstücken in Position gehalten. Nachdem alle Tritte eingefädelt und mit wenig Lot fixiert sind, kappt man die überstehenden Drahtenden mit einem sehr scharfen Seitenschneider. Zur Darstellung der Schraubbefestigung sollten sich die Drahtstifte sowohl innerhalb als auch →

außerhalb der Seitenwangen etwas erhaben abzeichnen.

In die durchgeätzten Löcher der Bodenplatte sind zur Schraubennachbildung 0,5-mm-Messingdrahtstücke einzulöten. Diese feilt man anschließend einheitlich hoch ab, so dass sie etwa 0,3 bis 0,4 mm überstehen. Die vier Seitenwinkel fixiert man in den entsprechenden Schlitzen der Grundplatte. Dann wird die Aufstiegstreppe an der Bodengruppe des Blechverschlags verlötet. Dort sind ebenfalls Fixierhilfen angeätzt!

Die Säule besteht aus 2-mm-Messingrohr, das entsprechend der Höhe der Leiter abzulängen und zwischen Sockel und Bodenplatte einzulöten ist.

Für die Dacheindeckung wird transparentes, gewelltes Polystyrol verwendet. Nach rückseitigem Dünnerschleifen wurde hier die Wellenform mit einer kleinen Rundfeile auch an der Unterseite realisiert.

Die Pumpe, die dem Kibri-Bausatz beiliegt, ist selbst für zwei dieser Tanks überdimensioniert. Für das kleine Tanklager entstanden die Blechverschläge für die Pumpen im Eigenbau aus Polystyrol.

Zum Schutz vor auslaufendem Öl wird zwischen Schutztasse und dem Tankwagengleis eine kleine Betonwanne angefertigt. Diese entsteht ebenfalls aus 2-mm-Polystyrol und 2 x 2-mm-Vierkantprofil.

Die nach oben verlaufende Betankungsleitung für die Lkw-Befüllung wird aus 1,5-mm-Messingrundprofil gebogen. Anhand von Vorbildfotos konnte die Form und Höhe der Leitung im Größenvergleich des unmittelbar angebauten Blechverschlags abgeschätzt werden.

Alle runden Schraubenflansche entstanden aus abgewandelten preußischen Waschluken von Weinert. Auf der aktuellen Platine sind diese dann



An der Tankleitung sind die Schraubenflansche bereits verlötet. Der eigentliche Schlauch entsteht später aus durchgeglühtem und entsprechend gebogenen Messing-Rundmaterial.



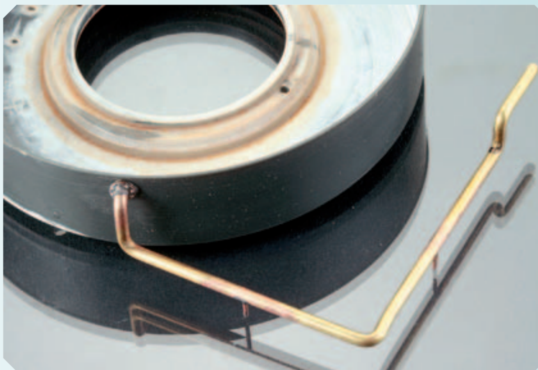
Die Treppe, die über die Schutztasse ragt, entsteht ebenfalls in Falttechnik mit eingelöteten Stufen und beiderseits angelöteten filigranen Geländern.



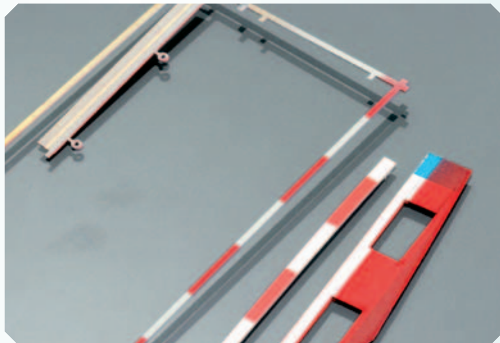
Während der Brawa-Kesselwagen geleert wird, hat das Lok-Personal Zeit für einen Plausch.



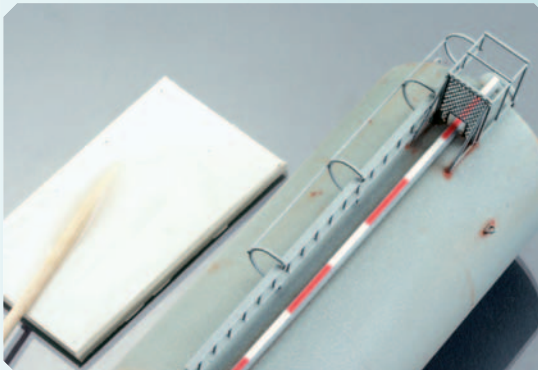
Kleine Drehteile wie zum Beispiel Buchsen oder Schollen lassen sich auch mit Hilfe einer Minibohrmaschine herstellen.



Die Heizölleitung zur Betankungsbühne wird aus 1,5-mm-Messing-Rundprofil zurechtgebogen.



Anstelle der Ausschneidebeschilderung, die am stabilen Deckel des Bausatzkartons aufgedruckt ist, lässt sich die Füllanzeige auch auf den Rest eines dünnen Ätzteilrahmens auflackieren.



Der dünne Blechstreifen wird am besten mit wenig Uhu-Plus auf der nach oben laufenden Rohrleitung des Tanks fixiert.



Die Toranlage stammt von Weinert, der Maschendrahtzaun von Saemann, die dünnen Sh2-Blech-Tafeln von Petau.



Das Bürogebäude entstand aus einem abgewandelten Kibri-Bausatz der Bottrop-Serie. Im Erdgeschoss wurden zwei der Fensteröffnungen zu Schaufenstern erweitert.



Der Ford-Pritschenlaster mit Fassladung lässt sich einfach in einen Tanklaster umbauen.



Die Aufsicht lässt erkennen, dass ein Tanklager keineswegs viel Platz benötigt.

Fotos: J. Chocholaty

übrigens auch als Ätzteile enthalten.

Kleine Buchsen wie beispielsweise am Ende der Leitung oder des Schlauches lassen sich mit einer Minibohrmaschine herstellen. Der Schlauch selbst besteht aus durchgeglühtem und entsprechend zurechtgebogenen Messing-Rundprofil. Für die Rohrleitungen, die von den Pumpen zum Tank führen, kann man ebenfalls rundes Messingprofil verwenden.

Jetzt fehlt eigentlich nur noch die Treppe, die über die Schutztasse ragt. Sie wird ebenfalls gefaltet. Die Stufen schiebt man bis zum Anschlag in die eingeätzten Schlitze und verlötet sie.

Vor der Lackierung sollten die Baugruppen unbedingt mit Haftgrund (beispielsweise von Weinert) behandelt werden. Als Decklackierung könnte man sich neben einem hellen Kieselgrau auch ein helles Graugrün vorstellen. Anstelle der Ausschneidebeschilderung, die am stabilen Deckel des Bausatzkartons aufgedruckt ist, lässt sich die rot-weiße Füllanzeige auch auf den Rest eines dünnen Ätzteilrahmens auflackieren. Das entsprechend ausgeschnittene Kartonstück kann dabei als Lackierschablone verwendet werden.

Um die Stellfläche herum ist das Gelände vom hohen Saemann-Maschendrahtzaun umgeben. Die Toranlage stammt von Weinert. Für das Bürogebäude wurde ein Bausatz aus Kibris Bottrop-Serie abgewandelt. Der Fuhrpark besteht ausschließlich aus Brekina-Fahrzeugen. Erschienen sind allesamt erst Ende des vergangenen Jahres. Der Ford-Pritschenwagen mit Fassladung lässt sich auch in einen Tanklaster umbauen. Basis ist ein Auflagetank von Brekina, bei dem die angeformten Abstandshalter der kürzeren Pritsche angepasst werden. *Jörg Chocholaty/yo*

Die sehr schön detaillierte MP 15 erfreut den Rangierer auch durch hervorragende Langsamfahreigenschaften.

Die weitgehend nachgebildete Führerstandsinneneinrichtung ist durch die großzügige Verglasung gut einsehbar.





In die hochwertige H0-Genesis-Produktlinie hat Athearn die amerikanische Mehrzwecklok MP15 aufgenommen.

Zur Übergabe bereit

In den frühen 70er-Jahren merkten die Bahngesellschaften, dass die Rangierlokomotiven der SW- und NW-Baureihen der Electro-Motive Division (EMD) vielfach den Anforderungen nicht mehr genügten. Die 1974 entwickelten MP 15 (MP steht für Multi Purpose = Mehrzwecklok) sind mit 1500 PS kräftiger als ihre Vorgängerinnen und können mit ihren auch bei Strecken-Lokomotiven verwendeten Drehgestellen wie diese auf Streckenfahrt gehen.

Das vorgestellte H0-Modell von Athearn bildet eine von der Bahngesellschaft Missouri-Kansas-Texas (Katy) beschaffte Lok nach, die seit der Übernahme der Katy durch die Union Pacific (UP) in deren Armour-Yellow-Lackierung rollt. Die Maschine trägt vorbildgerecht einen kleinen Tank. Das Modell gehört der hochwertigen Genesis-Produktlinie an und begeistert durch eine hervorragende Detaillierung. Scharfe Gravuren, mehrteilige Drehgestelle, superfeine Schutzgitter vor den Lüftern und durchbrochene Lochbleche an den Auftritten zum Führerhaus schmeicheln dem Modellbahner-Auge. Wegen der zierlichen Kunststoff-Reling an den Vorbauten

---

Tillig bietet ein Steuerwagenmodell für die Nenngröße TT an. Beim Vorbild beschaffte man solche Wagen ab 1996 für Interregios.

Heller Kopf

Erfahrung mit so genannten Wendezügen sammelten Eisenbahnen in Deutschland seit den 1930er-Jahren, und seit den 1960er-Jahren sind sie in großem Stil vor allem im Nah- und Regionalverkehr bei beiden deutschen Staatsbahnen eingeführt worden. 1996 baute das ehemalige Raw in Halberstadt auf Basis eines 26,4-Meter-Seitengangwagens der DR einen ersten Steuerwagen, der in den bis 200 km/h schnellen Interregios eingesetzt wurde. Ihm folgten weitere 19 Stück mit einer zweiteiligen Bugklappe.

Passend zu seinem Interregio-Set (siehe MEB 3/2008) bietet Tillig das Modell eines solchen Steuerwagens der ersten Lieferserie an. Das maßstäbliche Modell hat einzeln eingesetzte klare Fenster, die den Blick auf die (farblich vereinfachte) Inneneinrichtung gestatten. Farbgebung und Bedruckung sind exzellent, was insbesondere bei den Fahrrad-Logos an den Wagenseiten ins Auge fällt. Die sphärische Formgebung des Steuerkopfes ist ebenfalls sehr gut gelungen.

Ein solch spezielles Modell reizt natürlich, um funktionelle Details anzudeuten, und man kann sagen, dass das den Sebnitzern gut gelungen ist. Bereits ab niedriger Spannung (zirka 2 Volt) schaltet sich je nach Fahrtrichtung das Spitzen- oder das Schlusssignalbild ein. Im Digitalbetrieb – der Wagen verfügt

AUF EINEN BLICK

PRO *Farbgebung und Beschriftung; Maßstäblichkeit; Lichtfunktionen; gut sichtbarer Lichtaustritt ab etwa 2 V*

KONTRA *Keine aktive Kupplung an der Steuerabteilfront*

PREIS *Euro 69,90 (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



sollte man das Modell so selten wie möglich anfassen, zumal die Einfüllstutzen an den Metall-Tanks nur angeklebt, statt eingesteckt sind. Der Lokführer findet einen aufwendig gravierten und teilweise farblich abgesetzten Arbeitsplatz vor. Die Fenster sind spaltfrei eingesetzt.

Die Fahreigenschaften geben keinerlei Anlass zu Kritik. Bei 1,1 Volt rollt der Vierachser mit 2 km/h sachte los. Bei 12 V erreicht die Lok eine Maximalgeschwindigkeit von 130 km/h. Die beiden Schwungmassen ermöglichen gleichmäßige Fahrt auch bei niedrigem Tempo und gute Auslaufwerte bei Stromunterbrechung. Da keine Haftreifen montiert sind, bringen selbst schmutzige Gleise die mit Achtpunkt-Stromabnahme gesegnete Lok nicht aus dem Tritt. Als Kraftpaket geht das MP15-Modell zwar nicht durch, 20 vierachsige Güterwagen zieht sie in der Ebene aber allemal. Digitalbahner können die Lok gleich mit Sounddecoder bestellen, mit dem das dezente Summen des Getriebes dann gänzlich in den Hintergrund tritt.

Die Beleuchtung mit kleinen Glühlampen ist bei einer Spannung von 4,5 V erkennbar. Eine achtpolige Digitalschnittstelle findet sich ebenfalls unter dem gelben Gehäuse. Das einseitig bedruckte DIN-A4-Blatt mit Explosionszeichnung statt einer Bedienungsanleitung ist eines Premiummodells allerdings nicht würdig. Zum Abnehmen des Gehäuses muss man wie bei den meisten US-Dieselloks zunächst die beiden Schrauben lösen, die die Kupplungen halten, und letztere herausziehen. Danach lässt sich das Gehäuse ohne Kraftaufwand abheben.

Für unverbindlich empfohlene 134,98 Euro erhält der US-Bahner eine hervorragend detaillierte und mit zeitgemäßen Fahreigenschaften aufwertende Diesellok für den Rangierdienst und zum Einsatz vor Übergabezügen. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Hervorragende Detaillierung; sehr gute Fahreigenschaften; sichere Stromabnahme; taumelfreier Lauf;*

KONTRA *Tankeinfüllstutzen brechen leicht ab; untaugliche Bedienungsanleitung*

PREIS *UVP: 134,98 Euro*

URTEILE ✖ ✖ ✖ ✖

über eine Steckschnittstelle nach NEM 651 – kann zusätzlich das Fernlicht separat geschaltet werden. Zur Digitalisierung ist der Steuerwagen teilweise zu demontieren, die erforderlichen Schritte sind gut beschrieben und, wo erforderlich, auch illustriert.

Neben der werkseitig geschlossenen Bugklappe kann diese auch offen gestaltet werden. Dazu wird der untere Klappenteil abgenommen und die Pufferbohle mit beiliegenden Zurüstteilen versehen.

Was der Betriebsbahner, der es spannend mag, vielleicht vermisst, ist eine aktive Kupplung am Fahrzeugbug; für die Darstellung der Situation „Lok zieht Steuerwagen" muss man zur Selbsthilfe greifen. Der Hersteller gab auf MEB-Nachfrage einer gelungenen äußeren Gestaltung den Vorzug vor dieser betrieblichen Möglichkeit.

Neben der vorgestellten Interregio-Lackierung (Art.-Nr. 13 560) wird in Kürze auch ein Steuerwagen mit der IC-Lackierung (Art.-Nr. 13 561) erhältlich sein. Alles in allem kann man dem Hersteller zu einem gelungenen Wagenmodell gratulieren, das für empfohlene 69,90 Euro in den Handel kommen wird. *Henning Bösherz*



Mit Steuerwagen nebst Fahrradabteil wurde der Interregio betrieblich flexibler. Jetzt gibt es das geschobene Fahrvergnügen in TT.



Das Gesicht des Deh 4/6, dessen Vorbild aus dem Jahr 1941 stammt, ist absolut schweizerisch und erinnert etwa an die Re 4/4 I.

Bemo hat dem urigen Deh 4/6-Gepäcktriebwagen der meterspurigen Brünig-Bahn ein Denkmal im Maßstab 1:87 gesetzt.

Gepäck-Zahnrad

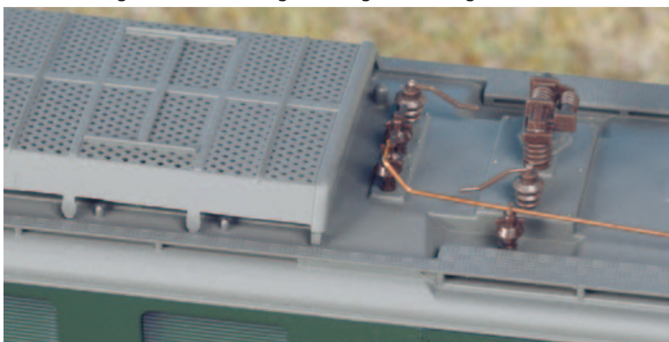
Technikfreunde und Exotenliebhaber aufgepasst: Hier kommt Euer neuer Favorit, denn die Deh 4/6-Gepäcktriebwagen der Brünig-Bahn sind wirklich außergewöhnlich. Wie die Bezeichnung verrät, sind vier von sechs Achsen angetrieben, das merkwürdige, mittlere Drehgestell ist jedoch nicht antriebslos, es beherbergt den Zahnradantrieb für die bis zu 246 Promille steilen Abschnitte auf der Verbindung von Luzern nach Interlaken über den Brünigpass. Die beiden Motoren für den Zahnradantrieb haben eine Stundenleistung von 930 kW, die vier Tatzlagermotoren des Adhäsionsantriebs entwickeln 895 kW. Die Antriebsentkopplung erlaubt höhere Geschwindigkeiten im Flachen.

Das Vorbild des Bemo-Testkandidaten stammt aus der Epoche IV, als die Brünig-Linie noch zu den SBB gehörte und die Fahrzeuge noch wie zur Tarnung das Grün der Landschaft trugen. Der grüne Lack des Modells ist makelllos, die Anschriften sind gestochen scharf. Einen Zahnradantrieb besitzt das H0m-Modell auch, der ist aber nicht wie beim Vorbild im mittleren Drehgestell untergebracht, sondern in den Triebdrehgestellen. Die nachgebildeten Fahrzeugdetails lassen keinen Wunsch offen, auch wenn manches Kleinteil erst von Hand angebracht werden muss und auf manches Zurüstteil im Anlagenbetrieb besser verzichtet wird.

Der Deh 4/6 909 setzt sich bei 2,3 Volt mit nur 7 km/h in Bewegung, kaum hörbar, dafür allerdings deutlich sichtbar, denn die weißen LED strahlen schon bei geringer Spannung weißes Licht ab. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit beträgt 75 km/h und das 1:87-Modell erreicht bei einer Spannung von 12 Volt 78 km/h. Perfekt! Der Auslauf beträgt 60 Millimeter. Die Zugkraft des Gepäck-Tw ist ausreichend für vorbildgerechte Züge. Der Deh bevorzugt größere Radien und guten Gleisbau. Das, zwar frei bewegliche, mittlere Drehgestell mit seinem außergewöhnlich langen Achsstand kann sonst verhaken.

Den Deh 4/6 haben sicher nicht nur Brünig-Freunde lange schon vermisst und das Bemo-Modell, von dem auch Varianten erhältlich sind, gibt ihn sehr gut wieder. *Stefan Alkofer*

Die Abdeckung der Bremswiderstände auf dem Dach und die übrige Dachausrüstung sind angenehm filigran.



AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr guter Formenbau; hervorragende Lackierung und Bedruckung; interessantes Vorbild*

KONTRA *Empfindliches Fahrverhalten in engen Radien und harten Übergängen*

PREIS *289,90 Euro (UVP)*

URTEILE 3½ Schluss-Signale

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Sehr schöne Modellbahndetails liefert der französische Hersteller Atelier Belle Époque, darunter auch eine H0-Bahnwärterbude.

En Détail

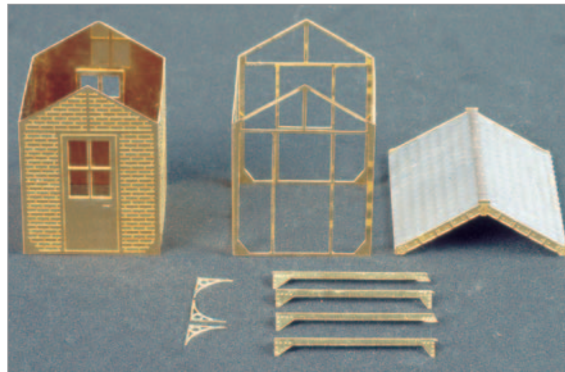


Eine solche Zwinge ist fast unverzichtbar, um die empfindlichen Bauteile sauber zu entgraten.

Die meisten Atelier-Belle-Époque-(ABE)-Produkte (erhältlich im Internet: http://homepage.mac.com/abe281/ABE/index.html.) gehen auf französische Vorbilder zurück, lassen sich jedoch auch auf deutschen Anlagen einsetzen. Einige Modellbauer sind sicherlich der französischen Sprache mächtig, die meisten dürften jedoch mit dem schriftlichen Teil der Bauanleitung Probleme haben. Die Skizzen ermöglichen bei etwas Erfahrung jedoch auch den erfolgreichen Zusammenbau.

Das vorliegende Bahnwärterhäuschen ist klein, aber oho. Die Wände bilden ein einzelnes Ätzteil. Außen herum legt sich ein Rahmen aus Eisenstreben und Winkeln. Er ist ebenfalls aus einem Stück und muss vorsichtigst abgewinkelt werden, damit keine Falten in das dünne Blech kommen. Die nächste Schwierigkeit ist das Bearbeiten der Ätzteile, das bedeutet, die Reste der Stege, die beim Heraustrennen der einzelnen Teile stehen bleiben, sauber zu entfernen. Ohne Hilfsmittel ist es ohne Knicke und Dellen kaum möglich! Eine kleine Flach- und eine Vierkantnadelfeile benötigt man als Werkzeug, aber wie soll man das empfindliche Bauteil festhalten, ohne Schaden anzurichten? Zwei Sperrholzreste (10 mm dick) und eine Leiste (4 x 1,5 mm), zwei Stifte zur Führung und schon hat man eine Zwinge. Nun kommt die Platine dazwischen, alles zusammen wird in den Schraubstock gespannt. Jetzt kann man vorsichtig die Stege versäubern (Bild).

Um später saubere Farbkanten zu erzielen, empfiehlt sich, zuerst die Ziegelstein-Platine zu biegen und zu heften. Als Nächstes wird der Winkeleisenrahmen in Form gebracht und mit viel Gefühl angepasst. Die Ecken und Knotenbleche müssen deckungsgleich passen. Ist das nicht der Fall, muss die Ziegelsteinplatine ein wenig in der offenen Ecke gekürzt werden. Der äußere Rahmen muss sich leicht darüber stülpen lassen. Nun kann grundiert und lackiert werden. Auf Grund der Zierlichkeit der Teile ist die Spritzlackierung zu favorisieren. Die Ziegelsteine kann man mit Revell-32 matt lackieren oder sich eine eigene Mischung mixen. Ist alles gut durchgetrocknet, werden die Fugen in bewährter Manier weiß-grau gefüllt. Nachdem der äußere Rahmen, die Fenster und Türen blaugrau gespritzt sind, werden alle Teile montiert und mit einem winzigen Tröpfchen Sekundenkleber fixiert. Das Dach wird auch einzeln behandelt. Man kann Dachpappe imitieren oder auch aus Abfalldachplatten passende Stücke sägen. Nachdem alle Teile ihren Platz gefunden haben, empfiehlt sich noch eine Alterung. Die Scheiben können davor oder zum Schluss eingesetzt werden, je nachdem, ob sie sauber oder ein bisschen staubig sein sollen. Rauchabzug und andere Kleinigkeiten wie Lampen oder Abtreter geben das gewisse Etwas.



Die Bude kurz vor der Endmontage: Der Weg bis dorthin war nicht einfach.

ABE liefert einen kleinen, tollen Bausatz, der aber Feingefühl und Ausdauer erfordert (etwa 15 Stunden Bauzeit). Anfängern ist er darum nicht unbedingt zu empfehlen.

Rainer Albrecht/al

AUF EINEN BLICK

PRO *Interessantes Vorbild; hervorragende Detaillierung; passgenau*

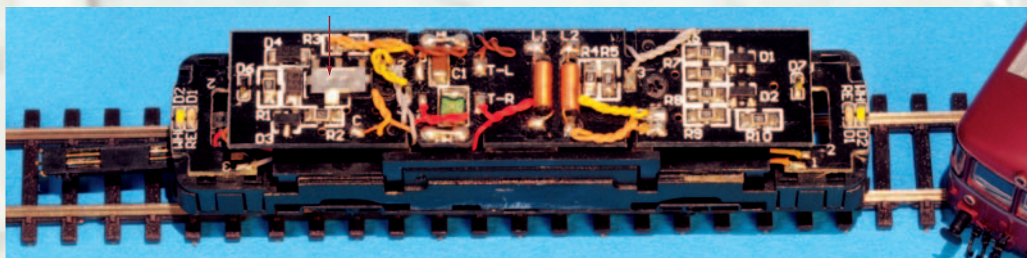
KONTRA *Komplizierte Montage*

PREIS *17,40 Euro*

URTEILE



Zusammengebaut, lackiert und etwas gealtert ist die Bahnwärterbude ein wahres Schmuckstück.



Das Innenleben des Motorwagens zeigt auch den Schiebeschalter (Pfeil) zum Schalten der Beleuchtung.

Mit einem neuen Modell des legendären Schienenbusses will sich Minitrix bei den N-Bahnern beliebt machen. Ob's gelingen kann, wird der ausführliche Test zeigen.

Nebenbahn-BRUMMER

Retter der Nebenbahn werden sie bis heute genannt und in manchen Fällen mögen sie die Agonie auf Zubringerstrecken verlangsamt haben. Von den 1950er- bis in die frühen 1990er-Jahre standen die diversen Baureihen Uerdinger Schienenbusse in DB-Nahverkehrsdiensten. In ihren letzten Einsatzjahren waren schwach besetzte Garnituren eher Symbol für darbenden Schienenverkehr und Nebenbahnsterben, denn Aushängeschilder eines funktionierenden SPNV. Nichtsdestotrotz waren sie anfangs auch Wirtschaftswundersymbole und, noch viel wichtiger: Bis heute sind sie Lieblingsobjekte vieler Eisenbahnfreunde.

Während H0-Bahner auf zeitgemäße und maßstäbliche VT98- und VT95-Modelle zurückgreifen können, gab es in der Spur N eine Lücke, die jetzt vom neuen Minitrix-VT98 geschlossen wird. Die Grundpa-



Die Front des VT 98 haben die Formenbauer gut umgesetzt. Auch das mittige Firmenlogo ist eindeutig zu identifizieren.

Es lebe die Illusion von der Nebenbahn-Romantik. Ein zugerüsteter Schienenbus im Maßstab 1:160 ist allerdings ein Fortschritt.

ckung besteht aus dem Motorwagen (VM) 798 622 und dem Steuerwagen (VS) 998 623. Komplettiert werden zu einer dreiteiligen Grundeinheit (VM + VB + VS) kann die Grundpackung mit dem einzeln erhältlichen Beiwagen (VB) 998 153.

Unschwer an den Betriebsnummern zu erkennen, befinden wir uns in der Zeit der Epoche IV. Das Vorbild der Minitrix-Garnitur ist der Direktion Karlsruhe zugeteilt und gehört zum Bw Heidelberg. 798 622 hat übrigens überlebt und gehört heute der Pfalzbahn in Frankenthal, die ihn für Sonderzugeinsätze nutzt.

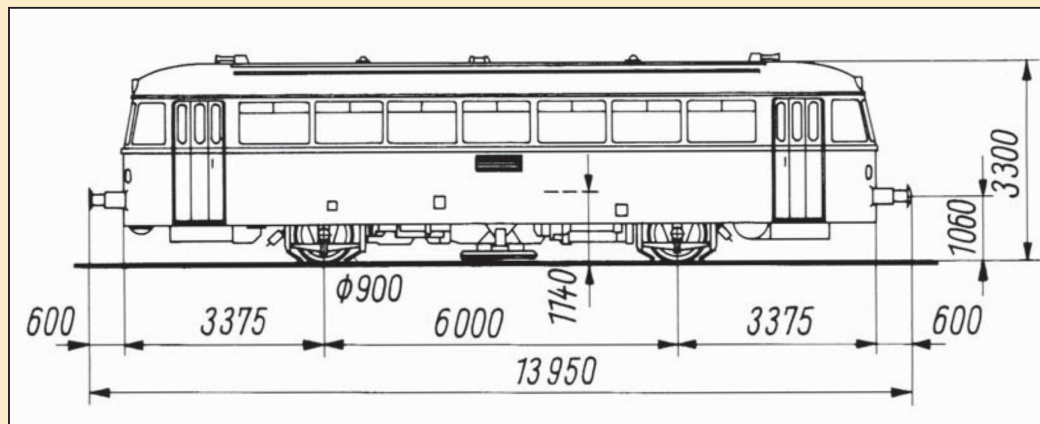
Eine erste Inbeschaunahme zeigt ein Modell mit stimmigen Proportionen einer zutreffenden roten Lackierung und zahlreichen Details. Der entscheidende Blick auf die Stirnfronten und die Prüfung der Rundungen bestätigt eine sehr gute Modellumsetzung der Vorbildformen, aber auch fünf kleine, jedoch unübersehbare Löcher: Bohrungen für Zurüstteile. Und das im Maßstab 1:160. Die kleine Schere, das Skalpell und die Pinzette sind schnell parat, fehlt nur noch die ruhige Hand. Die vier Luftschläuche der Hauptluft- und der Hauptluftbehälterleitung an den vorgesehenen Ort, halbwegs gerade und ohne Klebstoffschmierereien zu bugsieren, bedarf etwas Ruhe und Konzentration. Die Bohrungen sind etwas zu klein geraten, so dass man um den Einsatz von Sekundenkleber kaum herumkommt. Auch wenn es grandios aussieht und das Modell auf jeden Fall aufwertet, sollten sich Betriebsbahner, die das Modell häufig in die Hand nehmen, das Zurüsten gut überlegen, zu schnell sind die Teile abgebrochen und auf Nimmerwiedersehen in Ritzen verloren gegangen.

Auch sonst macht der neue, maßstäbliche VT 98 einen sehr guten Eindruck, die Niete sind fein, die Gravuren zeigen viele Fahrzeugdetails. Perfekt eingesetzte Fenster lassen zumindest in Bei- und Steuerwagen die Inneneinrichtung erkennen, während im Motorwagen der Fünfpoler mit Schwungmas- →

Mess- und Datenblatt



BR 798/998 der DB von Trix in N



Zeichnung: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Trix, Nürnberg
Bezeichnung: 798 622/998 623 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: N/9 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2007/2008
Epoche: IV
Katalognummer: 12554
Im Handel seit: Mai 2008
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: (Vm + Vs) 87 Gramm
Kupplung: Starre leitende Kupplung, keine N-Standard-Kupplung vorgesehen
Normen: NEM, CE
Preis: 159 Euro



Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf beide Motorwagenachsen
Schwungmassen: Zwei
Haftreifen: Einer



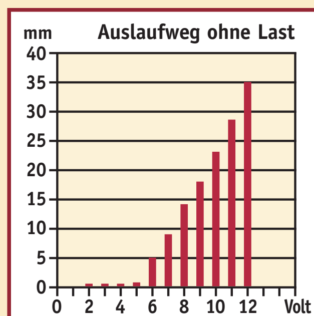
Elektrik

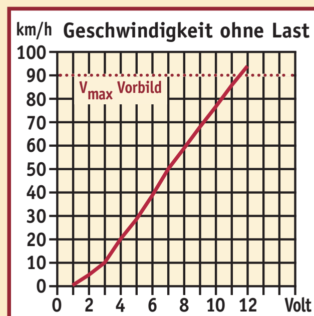
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Radsatzinnenschleifer einer Motor- und zweier Steuerwagenachsen
Motor: Fünfpoliger Motor
Beleuchtung: Spitzensignal und Schlusslicht in Fahrtrichtung wechselnd
Digitale Schnittstelle: NEM 651



Service

Gehäusedemontage: Gehäuse spreizen und nach oben abheben.
Innenteile: Motor ist nach Abnahme des Gehäuses und der Leiterplatte zugänglich
Zurüstteile: Luftschläuche, Kupplungsattrappen
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kunststoffschachtel
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 60 Prozent für N

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:160	Modell
Länge über Puffer	13950	87,2	87,2
Achsstand	6000	37,5	37,4
Raddurchmesser	900	5,6	5,7
Überstand	3975	24,8	24,9
Höhe über SO	3300	20,6	21,1

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2	4	–
Kriechen	2	4	–
U_{Nenn}	12	94	40
V_{max}Vorbild	11,9	90	40
bei 50 km/h	6,4	50	5

se die freie Durchsicht versperrt. Die Durchsicht unter dem Wagenboden ist bei Steuer- und Beiwagen allerdings auch nicht ganz so frei, wie man es sich vielleicht wünschen würde. Eine beim Vorbild nicht vorhandene Wanne kaschiert die Radsatzinnenschleiferbleche, die der Stromabnahme dienen.

Die makellose Lackierung zeigt ein authentisches Bundesbahnrot und die Bedruckung ist gestochen scharf und fehlerlos, von den Anschriften über die silberfarbenen Lampenringe bis zum Zierstreifen, der um das ganze Fahrzeug herumreicht und beim Blick durch die Lupe zeigt, dass er sich, vorbildnah, aus drei Einzelstreifen zusammensetzt.

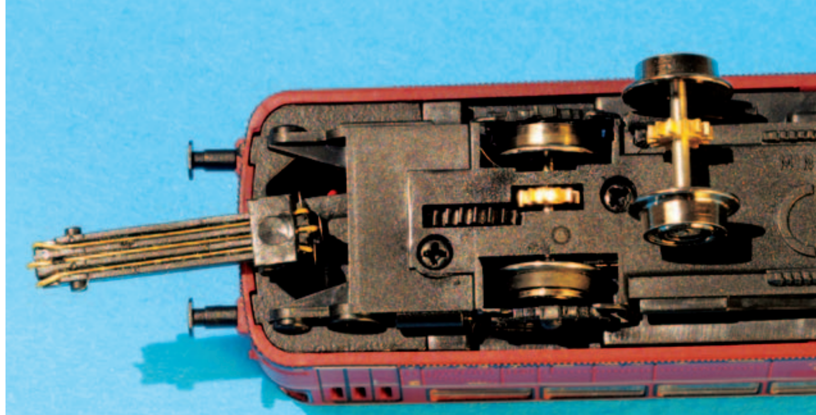
Motor-, Bei- und Steuerwagen werden bei Minitrix mit einer festen, leitenden Steckkupplung verbunden. Ein

FEST GEKUPPELT UND LEITEND VERBUNDEN: VT98 VON MINITRIX

Normschacht für eine N-Standardkupplung ist nicht vorhanden. So ist es nicht ohne weiteres möglich, einen gewöhnlichen Wagen anzuhängen, wie das beim Vorbild immer wieder vorkam. Andererseits nimmt der Triebwagen über seine gesamte Länge Strom auf und auch der fahrtrichtungsabhängige Lichtwechsel vom Motor zum Steuerwagen funktioniert tadellos. Wer mit seinem VM auf Solofahrt gehen möchte, kann das Rücklicht per Schiebeschalter einschalten, dazu muss er jedoch das Gehäuse abnehmen. Für Solofahrten liegt überdies eine Ersatzachse ohne Haftreifen bei. Minitrix empfiehlt den Achswechsel für eine verbesserte Stromaufnahme. Auf der Testanlage fuhr der 798 622 auch ohne Achswechsel tadellos. Überhaupt sind die Fahrleistungen außerordentlich gut: VM und VS fahren bei einer Spannung



Gut zu erkennen sind die Leiterbahnen der stromführenden, starren Kupplung. Sie rastet fest ein und gibt sicheren Kontakt.



Ab Werk ist die Achse mit einem Haftreifen eingebaut, eine haftreifenlose Achse ist jedoch beigelegt. Der Austausch geht mühelos.

von 12 Volt mit 94 km/h über die Anlage. Das ist extrem nah an der Vorbildhöchstgeschwindigkeit und dürfte sogar zu Konflikten mit manchem Altfahrzeug führen. Bei einer Spannung von nur zwei Volt fährt das Gespann sachte mit 4 km/h los. Ein sehr guter Wert für N-Fahrzeuge. Der Auslauf beträgt aus der Höchstgeschwindigkeit im Gespann 40 Millimeter, der Solo-VM, erzielt bei 12 Volt eine Höchstgeschwindigkeit von 97 km/h und besitzt einen Auslauf von 60 Millimetern.

Die serienmäßige Innenbeleuchtung ist nahezu flackerfrei, aber erst bei Spannungen ab acht Volt deutlich zu erkennen.

Der Minitrix-VT ist eine Bereicherung. Dass man die Stirnfront zurüsten kann, dafür aber keine Standardkupplung vorgesehen ist, wird nicht jedermanns Geschmack treffen. Bevor man ständig Achsen tauscht, sollte man prüfen, ob man nicht dauerhaft mit einer Variante mit oder ohne Haftreifen auskommt. Wer kaum Steigungen hat, kann auf Haftreifen sicherlich verzichten. Dass das Schienenbus-Gespann nahezu vobildgerecht schnell fährt, kann man dem neuen Modell wahrlich nicht vorwerfen. Diese Entdeckung der Langsamkeit ist meines Erachtens ein echter Fortschritt in der Spur N. Und nichtzuletzt ist eine unverbindliche Preisempfehlung von 159 Euro für die Packung mit VM und VS völlig in Ordnung.

Stefan Alkofer

Ein Modell aus dem Regal nehmen kann jeder Fachhändler. Zu Fragen der digitalen Modellbahn ist aber technisches Verständnis gefordert.

Basis-Wissen

Eigentlich ist die digitale Steuerung einer Anlage eine einfache Geschichte und erleichtert dem Bediener die Arbeit ungemein. Bei den verschiedenen Systemen oder gar bei den unterschiedlichen Anbietern den Überblick zu behalten, verlangt aber umfangreiches Wissen. Ein Fachhändler sollte dieses besitzen, denn er verkauft die Produkte schließlich.

Um die Kenntnisse zu überprüfen, wurden Testkäufe im Rhein-Main-Gebiet getätigt. Erstes Ziel war in Frankfurt die hervorragend mit U- und S-Bahn zu erreichende Spielzeugkiste Häfner & Sawinski (Kurt-Schumacher-Str. 31, Tel. 069/284682), zwei Gehminuten von der Station Konstabler Wache entfernt). Schon das große Sortiment, übersichtlich präsentiert, erweckt Vertrauen. Dass neben der alten Märklin-Zentrale 6021 an den Testgleisen die ECoS von ESU, Viessmanns Commander, Uhlenbrocks Intellibox und Rocos Multimaus um den Käufer werben, verstärkt den Eindruck. Auf den Verkäufer wartet eine knifflige Aufgabe: Der Kunde möchte einen Handregler zu seiner Intellibox erwerben und deutet an, dass ihm die nicht mit Display ausgestattete IRIS von Uhlenbrock nicht zusagt. Der junge Verkäufer erwähnt, dass es Adapter zum Anschluss von Märklins „MobileStation" und der Multimaus gibt, er beide aber bestellen müsste, gibt aber zu bedenken, dass der Kunde mit dem Kauf der IRIS (ebenfalls nicht am Lager) wesentlich günstiger käme und als Vorteil gegenüber den anderen Lösungen ein drahtloses Handgerät erwerben würde. Auch auf die Nachfrage, welche Zentralen denn gerade in Mode wären, konnte der Verkäufer Auskunft geben. Der Kunde interessierte sich für einen Weichendecoder und bekam unter den diversen vorrätigen ESUs modernen Switch-Pilot empfohlen, der ein sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis bieten würde, eine Einschätzung, mit der der Verkäufer genau richtig lag. Da die Beratung kompetent war, sind auch die in Höhe der UVP liegenden Preise gerechtfertigt.

Mit einem Weichendecoder, zwei im Sonderangebot erworbenen Roco-Line-Weichenlaternen und dem Gefühl, sehr gut beraten worden zu sein, stieg der Kunde in die S-Bahn nach Mainz-Hauptbahnhof. Dort lief der Kunde zum sechs Gehminuten entfernten Fachgeschäft „Wirth - der Kinderladen" (Große Bleiche 2-4, vom Bahnhof aus die Bahnhofstraße bis zur übernächsten Kreuzung laufen). Der Kinderladen gehört zu den größeren Spielwaren-Geschäften des Rhein-Main-Gebiets und bietet ein großes Sortiment für Kinder jedes Alters. Die Modellbahn-Abteilung befindet sich im ersten Obergeschoss. Übersichtlich in Vitrinen präsentiert man viele Triebfahrzeuge, die allesamt zehn Prozent unter dem UVP ausgepreist sind. Außerdem fallen zahlreiche Sonderangebote ins Auge. Die moderne Digital-

Bewertung Spielzeugkiste, Frankfurt

Äußerer Eindruck	4 Münzen
Übersichtlichkeit/Gestaltung	4 Münzen
Umfang des Sortiments	4 Münzen
Bestellservice (inkl. Ersatzteilen)	ja
Qualität der Beratung	5 Münzen
Höflichkeit des Personals	4 Münzen
Preis-Leistungsverhältnis	4 Münzen
Mängel der Ware	keine



Die Spielzeugkiste hat sich auf Modellbahnen spezialisiert, weshalb das Sortiment außergewöhnlich umfangreich ist.



Eine kleine Vitrine repräsentiert die Modellbahnabteilung nach außen.

Technik repräsentiert Märklins „Central-Station" und ein Twin-Center von Fleischmann. Bei der „Central-Station" wies ein Plakat darauf hin, dass das Personal auch Kompetenz in Sachen Märklin-Digital-Service besitzt.

Als der Kunde nach einem Handregler für die Intellibox fragte, erhielt er die überraschende Antwort, dass man sich mit diesem Gerät nicht auskennen würde, da man nur mit Fleischmann- und Märklin-Digital-Geräten geschult sei. Dass Uhlenbrocks Intellibox und das Twin-Center weitgehend dasselbe Innenleben besitzen und folglich auch die Adapter passen, hatte sich zu dem Verkäufer nicht herumgesprochen - peinlich, peinlich! Den einzigen Weichendecoder, den der Verkäufer anzubieten hatte, war Märklins K-83-Baustein. Den wollte der Kunde dann doch nicht kaufen, da er nicht einmal gefragt wurde, welches Gleissystem er denn besitzen würde, geschweige denn, ob die Weichen überhaupt einen elektrischen Antrieb hätten. Ohne letztere nützt der Decoder nämlich nichts! Den Genuss der schwachen Digital-Beratung versüßte sich der Kunde mit dem Kauf eines günstigen Fleischmann-Waggons und setzte sich in die Regionalbahn nach Darmstadt.

Das traditionsreiche Darmstädter Fachgeschäft, Spielwaren-Völger im nördlichen Vorort Arheilgen (Frankfurter Landstr. 121, Tel. 06151 / 372008), ist derzeit wegen Straßenbauarbeiten (zweigleisiger Ausbau der Straßenbahnstrecke) nicht ganz so gut zu erreichen. Das schon aus einer Entfernung von 100 Metern er-

Bewertung Kinderladen, Mainz

Äußerer Eindruck	●●●
Übersichtlichkeit/Gestaltung	●●●
Umfang des Sortiments	●●●●
Bestellservice (inkl. Ersatzteilen)	*ja*
Qualität der Beratung	●
Höflichkeit des Personals	●●●●
Preis-Leistungsverhältnis	●●●●
Mängel der Ware	*keine*

Bewertung Völger, Darmstadt

Äußerer Eindruck	●●●●
Übersichtlichkeit/Gestaltung	●●●●
Umfang des Sortiments	●●●
Bestellservice (inkl. Ersatzteilen)	*ja*
Qualität der Beratung	●●●●
Höflichkeit des Personals	●●●●●
Preis-Leistungsverhältnis	●●●
Mängel der Ware	*keine*

Züge sind zum Fahren da! Schön, wenn man das wie bei Spielwaren-Völger auch im Schaufenster sieht.



Fotos: Frickel

Die Modellbahn zeigt auf der Faix-Hauptschauseite keine Präsenz.

kennbare Märklin-Zeichen macht deutlich, dass man als Modellbahner auf dem richtigen Weg ist. In einem Schaufenster bewegen sich Züge unterschiedlicher Baugrößen. Da zeigt sich, dass die Inhaber des Familienbetriebes der richtigen Ansicht sind, dass sich bewegliche Produkte am besten verkaufen, wenn man sie auch in Bewegung zeigt. Die aufgeräumte Modellbahnabteilung findet sich im Erdgeschoss. Während des Besuchs drehte der Enkel der Inhaberin auf einem Bobbycar seine Runden. Die Chefin bot dem Nachwuchs des Testers an, auch einmal einige Runden zu drehen, wofür dessen Frau die Vergabe eines Service-Extrapunktes anmahnte. Währenddessen fühlte der Kunde den Fachkenntnissen der Chefin auf den Zahn. Die Frage nach einem Handregler zur Intellibox konnte durch Nachschlagen im Uhlenbrock-Katalog geklärt werden. Da etliche Gartenbahn-Artikel im Regal lagen, stellte der Kunde die Frage, ob er denn mit der Intellibox auch eine Gartenbahn betreiben könnte. Daraufhin wurde ihm während der Suche im Katalog erläutert, dass für eine Lok bereits ein 3 A-Gerät genügt, wenn zweimotorige Loks gesteuert werden sollten, man mit einem 5-A-Trafo auf der sicheren Seite wäre. Nebenbei zeigte sich die Verkäuferin gut über die damalige Situation bei LGB und der Liefer-Engpässe informiert. Der Kunde kaufte ein eigentlich schon lange vom Markt verschwundenes Lindberg-Spur-G-Gebäude statt des vorrätigen Uhlenbrock-Magnetartikel-Decoders und verließ zufrieden mit gut gelaunter, weil nicht gelangweilter Familie das familienfreundliche Fachgeschäft.

Bewertung Faix, Darmstadt

Äußerer Eindruck	3 Euro-Münzen
Übersichtlichkeit/Gestaltung	3 Euro-Münzen
Umfang des Sortiments	1 Euro-Münze
Bestellservice (inkl. Ersatzteilen)	*ja*
Qualität der Beratung	1 Cent / 4 Euro-Münzen
Höflichkeit des Personals	4 Euro-Münzen
Preis-Leistungsverhältnis	2 Euro-Münzen
Mängel der Ware	*entfällt*

Als nächstes war das einzige Darmstädter Spielwarengeschäft mit Modellbahn-Abteilung in der Innenstadt, Spielwaren Faix (Am Ludwigsplatz, Tel. 06151/29090), Anlaufstelle. Die Modellbahn-Abteilung ist als Märklin-Shop-in-Shop in einer Ecke im ersten Obergeschoss beheimatet. Außer Märklin führt Faix etwas Trix und einige wenige Fleischmann-H0- und -N-Fahrzeuge. Auf die Frage nach einem Handregler zur Intellibox stellt der Verkäufer die verwirrende Gegenfrage, ob der Kunde denn Gleich- oder Wechselstrombahner wäre. Auf die Antwort, dass er Roco-Zweileiter-Gleise hätte, begann der Verkäufer fieberhaft in Trix- und Fleischmann-Katalogen (!) nach einem Adapter zur Intellibox zu suchen. Der geduldige Kunde sah sich derweil das Warenangebot an und entdeckte im Regal eine zu Fahrzeug-Testzwecken angeschlossene Intellibox. Als der Kunde dem Fachverkäufer seine überraschende Entdeckung mitteilen wollte, kam dessen Kollege und rettete die Situation: Er griff sofort zum Demo-Gerät, zeigte dem Kunden den an der Intellibox angeschlossenen Adapter und erläuterte, dass der für die „MobileStation" im Hause sei, der für die Roco-Geräte bestellt werden müsste. Da DCC-Magnetartikeldecoder ebenfalls nicht vorrätig waren, wurde kein Kauf getätigt. Dieser Fall zeigt, wie sehr die Qualität der Beratung von der Qualifikation des Personals abhängt. Für die Ausbildung der Verkäufer, auch für die der Aushilfen, zu sorgen, ist Aufgabe des Fachgeschäfts. Es genügt eben nicht, wenn das Personal in der Lage ist, unfallfrei eine Lok aus dem Regal zu holen und die Kasse zu bedienen.

Zugegeben, die Frage nach einem Handregler zur Intellibox war vielleicht etwas knifflig. Dass man in zwei Fachgeschäften auf Anhieb, in einem dritten zumindest bei einem der beiden Verkäufer korrekt beraten wurde, macht deutlich, dass die Digitaltechnik auf dem Vormarsch ist. Eine neutrale Information kann der Kunde nur in Geschäften erwarten, die Systeme mehrerer Hersteller im Sortiment haben. Bei Magnetartikeldecodern lohnt es sich, vorab telefonisch die Verfügbarkeit zu erfragen. *Jochen Frickel*

Unsere Bewertung

5 Euro-Münzen: **super**, **4** Euro-Münze: **sehr gut**
3 Euro-Münzen: **gut**, **2** Euro-Münze: **befriedigend**
1 Euro-Münze: **noch brauchbar** **1** Cent: **schlecht**

www.sachsen-stellwerke.de

Sicher kenntnisreich

Niels Kunick weiß einiges über Stellwerkstechnik und offeriert seinen Wissensfundus der Allgemeinheit.

■ Wer auf einem DR-Stellwerk gelernt, die Einführung der elektronischen Stellwerke (EStW) miterlebt und mit umgesetzt und sich schließlich bis in eine Betriebszentrale hochgearbeitet hat, darf wohl als Experte für Leit- und Sicherungstechnik gelten. Auf Niels Kunick, Eisenbahner und Eisenbahn-Fotograf, trifft das zu, und beim Stöbern auf seiner Homepage bleiben kaum Fragen zum Metier offen. Er erweist sich als Spezialist für DR-Gleisbildstellwerke, deren Bauformen alle vorgestellt werden. Für den Fotofan intertessant ist eine Auflistung noch existierender Formsignale, versehen mit Datum der letzten Sichtung. Originelles wie merkwürdige Signalbilder oder eine Auswahl von Karikaturen deuten an, dass Niels Kunick sein Metier nicht zu bierernst nimmt. Links weisen auf weitere, teils auch außerthematische Inhalte. Für den Modellbahner von Interesse dürfte eine Liste handelsüblicher Stellwerksmodelle sein.

www.ruebelandbahn.de

Großer Bilder-Reigen

Beliebt, bekannt, doch ohne Reiseverkehr: Die Rübelandbahn als Online-Denkmal.

■ Diese Homepage widmet sich vor allem der jüngeren Geschichte der Rübelandbahn seit ihrer Elektrifizierung in den 1960er-Jahren. Der Verbleib der 251-E-Loks wird erhellt, viele Fotos zeigen einstige und jetzige Szenen; auf die im weiteren eingesetzten Fahrzeuge wird ebenfalls das Augenmerk gelegt. Ulf Hausireck und seinen Mitstreitern geling so ein vielschichtiges Panorama dieser Steilstrecke, auf der, immerhin, im März wieder ein Sonderzug fuhr!

www.miniatur-wunderland.de



Schauen und staunen

Besuche in der größten Modellbahnschau der Welt kann man vorab online planen.

■ Man sagt, dass die Konzentration beim intensiven Betrachten einer Exposition maximal zwei Stunden anhält, alles Weitere rauscht nur noch an einem vorbei. Gut vorbereitet will deshalb der Besuch beispielsweise in der Hamburger Mega-Schau des „Miniatur-Wunderlandes" sein, und die Homepage der weltgrößten Modellbahnschau nimmt dafür einiges an Arbeit ab. Man kann sich durch die bisher fertiggestellten Abschnitte ebenso klicken wie einen Blick auf die im Bau befindlichen werfen. Die Mediathek bietet Fotos, Videos und etliches an Informationen. Erkenntnisreich sind Klicks auf die Erläuterungen zur installierten Technik beispielsweise der unzähligen Autos, die im „MiWuLa" ihre Runden drehen. Noch wartet die eine oder andere Rubrik auf weitere Füllung, doch wer hätte angesichts der Dimensionen des Gesamtvorhabens dafür kein Verständnis? Und um zur Besuchsplanung zurückzukehren: Hilfreich ist die Wartezeitprognose für die jeweils kommenden Tage wie auch die Möglichkeit der Online-Kartenbuchung. Einzig orthographische Mängel in den Texten hätte man vermeiden sollen.



Fotos (3): Christiane Frietsch

Gruppenbild mit etlichen Damen: Auf den Stufen des Kurhauses versammelt sich die festlich gestimmte Schar.

DIE LESERWAHL



Unternehmen Gold

Würdiger Rahmen für ein gelungenes Fest: Im Kurhaus Baden-Baden setzte die erstmalige Verleihung des „Goldenen Gleises" Maßstäbe für die gesamte Branche.



Foto: Schumacher

Festlich: Kurhaus Baden-Baden.



Foto: Haucke

Zeigt das Modell-Innenleben des Spur-I-Bahnhofs: Alexander Hopp.



Im Gespräch: Marktforscher Paul Färber und Horst Wehner (PMS).

Atemlose Stille herrscht in der Beletage des Kurhauses Baden-Baden, als Frank Schwartz für den Verlag für Technik und Handwerk (VTH) und Thomas Hilge für die Verlagsgruppe Bahn (VG Bahn) die Festgäste begrüßen.

Baden-Badens Oberbürgermeister Wolfgang Gerstner erntet verständnisvolles Raunen, vor allem der anwesenden Spitzen aus der Modellbahnbranche, als er während seines Grußwortes bekennt, einst mit einer Märklin-Eisenbahn aufgewachsen zu sein, leider aber diese schon längst nicht mehr zu besitzen.

Die Spannung steigt. Die Augen aller richten sich aufs Rednerpult, hinter dem die Logos der hier durch ihre Chef- oder Fachredakteure repräsentierten Fach- und Publikumszeitschriften der beiden Verlage aus dem Medienkonzern der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung (WAZ) prangen. Für den orstansässigen VTH ist es bereits die neunte Preisverleihung, die er organisiert, während die VG Bahn zum ersten Mal das „Goldene Gleis" zu vergeben hat.

Modellbau und Modellbahn: Erstmals haben sich hier Medien- und Firmenvertreter aller Facetten dieses Genres zu einem gemeinsamen Festakt versammelt, der den Stellenwert dieser Veranstaltung unterstreicht. Nicht minder tut das die Leserschaft der beteiligten Zeitschriften, denn nur das Votum der Leserinnen und Leser hat über die Preisvergabe entschieden. Und das waren allein beim MODELLEISENBAHNER über 5100!

Und während Christiane Frietsch vom Fotoatelier Christiane fleißig fotografiert, beginnen auch schon die Preisverleihungen, begleitet von der Laudatio des jeweiligen Chef- oder Fachredakteurs, zunächst der VTH-Zeitschriften. Schon beeindruckend, was sich da so

Bernd Gützold: „Ich gehe nicht nach China!“

Die Geschichte der Firma Gützold begann 1946, als Johannes Gützold eine Kolbengießerei im Nachkriegs-Zwickau gründete. Schon 1950 begann die Modellbahn-Produktion. 1968 übernahm Bernd Gützold die Firma, die 1972 zwangsverstaatlicht wurde. 1974 verließ Bernd Gützold darauf hin den VEB, um 1990 die erfolgreiche Reprivatisierung durchzusetzen.

MEB: ***War für Sie die Auszeichnung mit dem „Goldenen Gleis“ eine Überraschung?***

Bernd Gützold: Damit hatte ich wirklich nicht gerechnet.

MEB: ***Bestärkt Sie diese Ehrung darin, den eingeschlagenen und nicht immer leichten Weg fortzusetzen?***

Bernd Gützold: Ich habe mich ja bekanntlich auf gut detaillierte, aber auch hochpreisige Loks verlegt. Ob sich das in der Perspektive, während immer mehr Hersteller ihre Produktion nach Osten verlagern und mit Billigprodukten auf den Markt kommen, behaupten wird, weiß ich nicht. Ich gehe nicht nach China!

MEB: ***Ihr aktuelles Projekt ist die 58.30. Wie ist denn da der Stand?***

Bernd Gützold: Wir planen, dass das Modell jetzt im Juli auf den Markt kommt. Ursprünglich sollte es ja schon im Juni kommen.

Prämiert: Bernd Gützold. Verlagsleiter Thomas Hilge (r.) und Dr. Karlheinz Haucke gratulieren.



jenseits der Modellbahnbranche im Flugzeug-, Schiff- oder auch Truck- und Racing-Car-Modellbau alles tut!

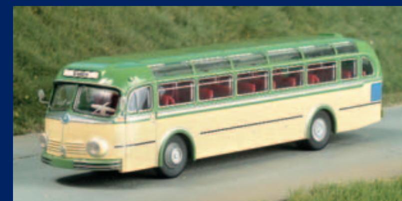
Und allgemeines Staunen erfasst die Modellbahn-Repräsentanten und -Repräsentantinnen spätestens, als die VTH-Zeitschrift „Maschinen im Modellbau“ ihren Preis vergibt: Für eine rostgefeuerte Echtdampf-Lok in G! „Selbst der Geruch ist echt“, schmunzelt Henk Bunte vom ausgezeichneten Modelbouw Atelier Apeldoorn.

„Wenn das keine gute Überleitung ist“, findet Frank Schwartz und übergibt das Wort an Hagen von Ortloff, denn nun beginnt die Verleihung des „Goldenen Gleises“ und Mister Eisenbahn-Romantik ist genau der Richtige, in bekannt launiger Rede aufs Thema Modellbahn und -zubehör einzustimmen. Gerade ist er bei der Kreuzspinne angelangt.

Mein tierisches Stichwort, denn ich halte die Laudatio für Bernd Gützolds gelungenes H0-Modell der urigen Dampflok der Baureihe 98.0 und spreche wenig später die ehrenden Sätze für Auhagen-Chefin Ute Klinners TT-Modell des Mittelfuß-Wiegebunkers. Gleichartige Parts übernehmen Züge-Chefredakteur Klaus Eckert, MIBA-Chefredakteur Martin Knaden und Eisenbahn-Journal- →



Kategorie J, Technik: Platz 1 für Viessmanns Commander.



Kategorie G, Zubehör H0: Sieg für Brekinas Reisebus MB O 6600 H.

Foto: hb



Kategorie A, Triebfahrzeuge H0: Den unangefochtenen Sieg verbuchte Gützolds 98.0, die so genannte Kreuzspinne, für sich.



Kategorie I, Zubehör 0, I, II: Platz 1 errang ein Newcomer, nämlich die Firma „LaserSachen“ von Hans Hopp, mit dem Bahnhof Unadingen.



Kategorie D, Wagen H0: Der preußische Heizkesselwagen von Fleischmann setzte sich souverän in der Lesergunst an die Spitze.

Fotos (5): VG Bahn



Kategorie C, Triebfahrzeuge 0, I, II: Märklins schmucker Spur-I-SVT 137, Bauart Hamburg, entschied das Rennen um Platz 1 für sich.



Fotos (3): Haucke

Sichtlich gut gelaunt: Wieland Viessmann und Birgit Merle.



Foto: Christiane Frietsch

Baden-Badens Oberbürgermeister Wolfgang Gerstner als Festredner.



MOBA-Präsenz: Karl Steegmann (lks.) und Franz-Josef Küppers.

Fachredakteur Dr. Christoph Kutter.

Aber keine Sorge, ich will Sie, verehrte Leserinnen und Leser, nun nicht mit einer langatmigen Schilderung der Preisverleihung auf die Folter spannen, zumal ich lieber hinter als vor der Kamera stehe, sondern lediglich kurz erwähnen, wer für die mit dem „Goldenen Gleis“ von Ihnen geehrten Unternehmen dem Festakt beiwohnte. Es waren dies für Märklin Pressesprecher Roland Gaugele, für Fleischmann Marketing-Leiter Gerhard Scholz, für Gützold Firmen-Chef Bernd Gützold und Thomas Riedel, für Auhagen Firmen-Chefin Ute Klinner und technischer Leiter Michael Hofmann, für Lenz Firmen-Chef Bernd Lenz und Peter Rapp, für Brekina Yvonne Hilbert und Matthias Frank, für Viessmann Firmen-Chef Wieland Viessmann und Birgit Merle, für Laser-Sachen Firmen-Chef Hans Hopp und Alexander Hopp.

Schon gut, Sie interessieren sich natürlich weit mehr für den Ausgang der Leserwahl. Die Siegermodelle und -objekte finden Sie in den Abbildungen, aber ich will Ihnen auch nicht die Zweit- und Drittplatzierten der insgesamt zehn Kategorien vorenthalten.

Kat. A, Triebfahrzeuge H0:
1. 98.0 Gützold
2. 17.10 Fleischmann
3. E 50 Märklin

Kat. B, Triebfahrzg. Z, N, TT:
1. E 19 Fleischmann
2. ICE 3 Piko
3. Class 66 Kato

Kat. C, Triebfahrzeuge 0, I, II:
1. SVT 137 Märklin
2. 94.0 Kiss
3. V 36.4 Lenz

Kat. D, Wagen H0:
1. Heizkesselwg. Fleischmann
2. Glacier-Express Bemo
3. Cid/Cpostid Brawa

Kat. E, Wagen Z, N, TT:
1. Post -b/8,5 Dingler
2. E5 Tillig
3. Heizkesselwg. Fleischmann

Kat. F, Wagen 0, I, II:
1. Donnerbüchsen Lenz
2. Xk 9023 Brawa
3. Gourmino LGB

Kat. G, Zubehör H0:
1. MB O 6600 H Brekina
2. Lokschuppen Auhagen
3. B 1000 Brekina

Kat. H, Zubehör Z, N, TT:
1. Großbekohlung Auhagen
2. Lokschuppen N-Detail
3. Minis Lemke

Kat. I, Zubehör 0, I, II:
1. Bf. Unadingen Laser-Sachen
2. DKW 0-Gleis Lenz
3. Kiosk Real-Modell

Kat. J, Technik:
1. Commander Viessmann
2. Rol.-Prüfstd. Busch/Massoth
3. GBS Track Contr. Uhlenbrock

Wie gesagt, Ihre Entscheidung, die auch Ansporn für die Unternehmen sein wird, sowohl für jene, die den Sieg davontrugen, als auch für jene, die diesmal leer ausgingen. So gesehen, können eigentlich alle nur gewinnen.

Hauptgewinn der Leserwahl-Verlosung geht nach Tabarz

Apropos, weil wir schon gerade beim Gewinnen sind, die Hauptgewinner unserer Leserwahl-Verlosung möchte ich Ihnen natürlich ebenfalls nicht vorenthalten.

Den ersten Preis, die 16-tägige Erlebnisreise für zwei Personen durch China und aufs Dach der Welt, hat Rainer Kellermann aus Tabarz gewonnen. Der zweite Preis, eine sechstägige Bahnreise für zwei Personen mit dem Nostalgie-Bernina- und -Glacier-Express durch die Schweiz, geht an Olaf Bierkamp in Göttingen. Über den dritten Preis, eine sechstägige Erlebnisreise für zwei Personen ins Eisenbahnparadies rund um Dresden, darf sich Michael Hartmann aus Wuppertal freuen. Die übrigen 100 Gewinner von Triebfahrzeug- und Waggon-Modellen, von Gebäudebausätzen und der aktuellen Stars-der-Schiene-DVDs über die Dampflokbaureihe 52 haben ihre Preise bereits zugestellt bekommen.



Foto: Christiane Frietsch

Illustrer Preis, illustrer Kreis: Mit ihren prämierten Modellen stellen sich die Firmen-Repräsentanten zum Erinnerungsbild auf.



Foto: Christiane Frietsch

Zum Wohl: Hagen von Ortloff und Züge-Chef Klaus Eckert.



Ein Glas Sekt in Ehren: Ute Klinner und Ehemann Michael Hofmann mundet´s.

Ute Klinner: „Das ist schon eine tolle Sache!“

Die 1885 als Kartonagenfabrik gegründete Firma Auhagen ist seit 1952 Hersteller von Modellbahnzubehör und insbesondere mit Gebäudebausätzen erfolgreich. Seit 1993 führt Ute Klinner, Tochter von Rudolf Auhagen jun., in vierter Generation das 1972 zwangsverstaatlichte und 1990 reprivatisierte Familienunternehmen in Marienberg im Erzgebirge.

MEB: ***Frau Klinner, kam für Sie die Einladung nach Baden-Baden überraschend?***

Ute Klinner: Sehr überraschend, damit hatten wir gar nicht gerechnet.

MEB: ***Welchen Stellenwert hat denn für Sie diese Auszeichnung?***

Ute Klinner: Das ist schon eine tolle Sache, über die wir uns sehr freuen! Diese Auszeichnung hat für uns große Bedeutung, weil die Entscheidung von einer ganz unterschiedlichen Leserschaft getroffen wurde.

MEB: ***Der Wunsch, die preisgekrönte Großbekohlung auch in H0 herauszubringen, wird immer lauter. Wird er von Ihnen erhört?***

Ute Klinner: Wir machen uns Gedanken darüber. So viel kann ich schon mal sagen!



Foto: Christiane Frietsch

Und nun bitte recht freundlich: Mit Auhagen-Chefin Ute Klinner freut sich MEB-Chefredakteur Dr. Karlheinz Haucke.

So, inzwischen sind die Preisverleihungen beendet, alle Reden geschwungen, die obligatorischen Erinnerungsfotos im Kasten respektive in der Digitalkamera und der gemütliche Teil des Festveranstaltung kann beginnen.

Wie? Nein, keine Schlacht am kalten Buffet. Das wäre dem gediegenen Ambiente im Gartensaalgeschoss des Kurhauses gewiss nicht zuträglich. Bei einem Viertel Roten oder auch Weißen – der Sektempfang ist ja nun auch schon einige Stunden her – mundet das vorzügliche Essen sichtlich.

Obgleich, einigen der Anwesenden wäre wohl ein frisch gezapftes Pils lieber. Was zu mitternächtlicher Stunde an der Hotelbar nachgeholt wird. Typisch Westfalen, höre ich da jemanden sagen? Keineswegs, auch Sachsen sind keine Kostverächter, was Hobby-Zapfer Thomas Bohne, Vorsitzender der Sächsischen Modelleisenbahner-Vereinigung (SMV) bei diesem improvisierten MOBA-Abend zum Ausklang unter Beweis stellen wird.

Doch ich greife vor, versuche es mal mit zurück: Fast wären nämlich Kollege Knaden und ich, die wir, wie es sich für uns fachspezifisch gehört, mit der Bahn angereist sind, gar nicht oder erst viel zu spät in Baden-Baden angekommen. Den Karlsruher Hauptbahnhof wollte unser Ersatz-ICE, ein IC, nämlich partout nicht verlassen. Ein Ruck, Pause, Ruck, längere Pause, Ruck, wieder Pause und dann die Durchsage: „Wegen eines technischen Defekts unserer Lok...“

Na ja, schließlich ging's doch weiter. Und den Rest kennen Sie ja schon. Wie, Marktforscher Paul Färber und PMS-Geschäftsführer Horst Wehner kennen Sie nicht? Ein andermal mehr! *Karlheinz Haucke*



Kategorie F, Wagen 0, I, II: Die Spur-0-Donnerbüchsen von Lenz gingen als Erstplazierte durchs Ziel.



Kategorie H, Zubehör Z, N, TT: Auhagens TT-Großbekohlung nach Vorbild der DR-Mittelfuß-Wiegebunker belegte Platz 1.



Kategorie B, Triebfahrzeuge Z, N, TT: Fleischmanns blaue E 19 in N machte erfolgreich das Rennen um den Sieg.

Fotos (4): VG Bahn



Kategorie E, Wagen Z, N, TT: Der Sieg ging an Dinglers exklusiv für die Post-Collection gefertigten Post -b/8,5.



Hochgebirge in der Speicherstadt: Nicht die holsteinische, sondern die hanseatische Schweiz ist das erklärte Ziel der Hamburg-Touristen, dank des wachsenden Miniatur-Wunderlandes.

Hamburgs hohe Berge

Da sage noch einer, die Hansestadt an der Elbe habe keine Berge. Wer jemals von der Jugendherberge auf St. Paulis Landungsbrücken hinunterschaute, weiß es ohnehin besser. Und dass sich die norddeutsche Tiefebene durchaus nicht flach wie eine Bratpfanne präsentiert, mussten schon ungezählte Radwanderer leidgeprüft buchstäblich erfahren. Aber hanseatische Schweiz im ehemaligen Freihafen?

Aber ja doch: Kehrwieder 2 in der Hamburger Speicherstadt, dem zwischen 1883 und dem Beginn des Ersten Weltkriegs anno 1914 entstandenen, weltweit größten zusammenhängenden Lagerhauskomplex, ist die erste Adresse für alle, die sich für die Welt der Berge und ganz speziell die Schweizer Alpen begeistern, trotz Alsterwasser, Reeperbahn und Tor zur Welt.

Möglich machen´s das Miniatur-Wunderland und die Bruder Gerrit und Mitstreiter Stephan Hertz ansteckenden Visionen des Frederik, genannt Freddy, Braun.

„Wahnsinn", entfährt es schon einmal Freddy Braun, wenn er in einer ruhigen Minute durch den Bergwerksstollen des fast sechs Meter hohen H0-Matterhorns emporsteigt, um dann vom Gipfel aus auf das tief unten sich ausbreitende Miniatur-Wallis zu blicken. Es kommt wohl auch bisweilen vor, dass sich der mittlerweile 40-Jährige →

Hohe Berge, tiefe Täler und mittendrin die Eisenbahn: Die H0-Schweiz steht dem großen eidgenössischen Vorbild nicht nach.

Almrausch und Alpenglühen unweit Hamburgs Hauptbahnhof


Der Blick ins Innenleben der Alpen lässt die aufwendige Unterkonstruktion erahnen.


Hoch hinaus: Für die Schweizer Bergwelt reichte eine Geschosshöhe nicht aus.

wie ein kleiner Junge freut, der einen lang gehegten Traum nun plötzlich Gestalt annehmen sieht.

Und ein Traum ist es wirklich, auch für jeden und jede, die in diese H0-Welt der Superlative, zu der sich das Miniatur-Wunderland entwickelt hat, eintauchen und die große kleine Schweiz auf sich wirken lassen.

Almrausch und Alpenglühen, Glacier-Express und Matterhorn, St. Moritz, die Villa im Tessin und das allenfalls eine Viertelstunde Fußweg vom Hamburger Hauptbahnhof entfernt: Hier kann ich endlich einmal die Schweiz genießen, ohne Fränkli in der Tasche zu haben. Allenfalls das typisch fragende Schwyzerdütsch-Oder an jedem zweiten gesprochenen Satzende fehlt, um die Illusion noch ein wenig perfekter zu machen.

„Das ist ja schöner als zuhause, oder?" Ich drehe mich überrascht um. Wäre da nicht dieses verräterische Oder gewesen, hätte ich den eigens sein Hochdeutsch bemühenden Schweizer nicht als solchen bemerkt. Er hat seine Familie im Schlepptau und genießt es sichtlich, die Flanke des Matterhorns ohne anstrengende Kletterpartie auf Augenhöhe betrachten zu können.

Den meisten Besucherinnen und Besuchern verschlägt es aber zunächst die Sprache, wenn sie zum ersten Mal vor den mehr als viereinhalb Meter emporragenden Schweizer Miniaturalpen stehen, vom Matterhorm ganz zu schweigen, dem lediglich 18 Millimeter an sechs Metern fehlen!

„Sind die echt?", fragt denn auch nach merklicher Denkpause die kleine Ann-Kathrin und steht mit offenem Mund staunend vor dieser eidgenössischen Bergwelt, deren Spitzen sie, selbst als sie auf Papas Schultern darf, noch immer nicht überblicken kann.

Eine Gruppe Chinesen, mit Fotoapparaten, Digital- und Videokameras sowie Foto-Handys bewaffnet, hält jedes noch so winzige Detail fest. Ob´s wohl demnächst ein miniaturisiertes Wunderland mit Jingpeng-Pass und Tibet-Bahn im Reich der Mitte zu bestaunen gilt? Wundern würde mich das nicht!

Und wundern tut mich auch dies nicht: „Also, im Maßstab 1:87, in dem hier die Modellbahn fährt, sind die Berge zwar für Hamburg ganz beachtlich, aber eigentlich doch noch etwas zu klein", gibt sich ein Modellbahner, dessen Abzeichen auf die Mitglied-

Unterhalb der Höhenburg „Montebello" träumt die Ruine der Vorgängerburg vor sich hin. Beide sind beliebte Ausflugsziele der H0-Touristen.

schaft in einem nicht ganz unbekannten Club hinweist, kritisch.

Wenn Freddy Braun derartiges hört, muss er sich jedes Mal ein Schmunzeln verkneifen: Ob diesem Kritiker wohl bewusst ist, dass man bei einer auch nur annähernd maßstäblichen Umsetzung bei 20 Metern aufwärts beginnen müsste?

Den wie immer zahlreichen Kindern ringsum sind solche Spitzfindigkeiten egal. Sie haben inzwischen die Schokoladenfabrik entdeckt und nun nur noch Augen für diese.

„Eine Schokoladenfabrik darf natürlich nicht fehlen, oder?", macht sich noch einmal unser Schweizer bemerkbar und begibt sich anschließend auf die Suche nach einer Uhrenfabrikation. Die findet er nicht, dafür aber eine andere landestypische Einrichtung: Auf den Tresorraum der Schweizer Bank haben es Ganoven abgesehen, die sich gerade durch den Untergrund gewühlt und nun nur noch eine Wand zu kna- →



Leider zu früh aufgeflogen: Wer kein Nummernkonto in der Miniatur-Schweiz hat, der greift schon mal zu unerlaubten Mitteln.



Zurück zu den Wurzeln: An Diskothekenzeiten dürften sich Freddy (lks.) und Gerrit Braun bei DJ Bobos H0-Open-Air-Konzert hier erinnern.

Riese im Reich der Zwerge: Hier werden die Dimensionen der Miniatur-Wunderland-Schweiz anhand der Höhenstaffelung recht deutlich.

Bewegte Momente: Open-Air-Konzert mit DJ Bobo



Folgerichtig ganz im Süden des Wunderlands findet sich der Kanton Tessin, wo schon vieles auf „dolce vita" und „far niente" hindeutet.

cken haben. Aber leider sind sie, ohne es auch nur zu ahnen, aufgeflogen und werden bereits erwartet.

Freddy Braun lacht: „Solche Gags gehören einfach dazu!"

Wohl wahr, mit Effekten kennen sich Freddy und Gerrit Braun sowie Stephan Hertz aus gemeinsamen Diskothekenbetreiberzeiten bestens aus. Und das macht nicht zuletzt auch einen wesentlichen Unterschied zu den meisten anderen großen Schauanlagen aus.

Kein Wunder, dass wir bei dieser Gelegenheit auch gleich im schönen Miniatur-Tessin auf einen gewissermaßen konzertanten Höhepunkt stoßen, der nicht nur eine Gruppe Kids neben mir in Bewegung bringt: DJ Bobo, inzwischen glatt bekannter als Wilhelm Tell, gibt gerade im Rahmen seiner aktuellen Vampir-Tournee ein Open-Air-Konzert vor 20 000 H0-Fans!

„Handgeklebt", wirft Freddy Braun ein, was deren Aktionsradius natürlich einengt. Dafür bewegen sich neben den Bühnen-



Probelauf in der schon weit fortgeschrittenen Aufbauphase: Funktioniert auch die Technik reibungslos? Schließlich ist Bewegung angesagt.

Eine Reminiszenz an die dampfende Furka-Bergbahn darf natürlich im Massiv der Schweizer Alpen keinesfalls fehlen.

aufbauten die Musiker der Band und die Eintänzer um so ausgeprägter. Immerhin, ganz tatenlos bleiben die Fans vor der Bühne auch nicht und lassen, da inzwischen die Nacht im Tessin angebrochen ist, zur Verblüffung der Kids neben mir ihre Leuchtstäbchen in Aktion treten. Gleichzeitig flammen allenthalben auf dem Festgelände die Lichter in den Zelten auf, werfen Lagerfeuer ihren Schein auf die Umstehenden, während noch immer lange Reihen von Fans ungeduldig vor den Dixi-Klos warten und die Bühne in blau-violettes Blutsauger-Licht getaucht wird.

Und klar, der Original-Sound von DJ Bobo und seiner Band animiert zumindest die Jüngeren unter den Miniatur-Wunderland-Gästen. Dem Schweizer Charts-Stürmer soll übrigens diese H0-Inszenierung fast noch besser gefallen haben als das Original!

Vielleicht, weil er sich ausnahmsweise mal nicht voll ausgeben musste, oder hat ihn einfach nur das Malheur eines H0-Bierlieferanten besonders amüsiert? Oder →



Ständchen für die Angebetete oder die Urlaubsgäste? Der Ort lebt jedenfalls ganz gut von den Fränkli der H0-Touristen.



Mittelaltermarkt und Ritterturnier zu Füßen der beiden Burgen: Der Andrang des Publikums macht die Veranstalter froh.

St. Moritz erstrahlt in der Dämmerung. Die Graubündener Luft in rund 4500 Millimetern Höhe verursacht aber keine Atemnot.

Foto: MiWuLa/Zarges



Dass die Schweiz nicht nur die Bergwelt, sondern auch urbane Zentren zu bieten hat, sorgt für detailreiche Abwechslung.

Alpenglühen auf zwei Ebenen: Stolz reckt sich Hamburgs Matterhorn bis auf fast sechs Meter Höhe, vom dritten hinauf in den vierten Stock.

hatte es ihm die Chill-Out-Zone und der VIP-Bereich besonders angetan?

Wie auch immer, allein die Gestaltung dieses Open-Air-, zu Deutsch Frei-Luft-Konzerts nahm volle drei Monate in Anspruch!

„Marvelous", flötet eine US-Amerikanerin derweil, meint aber keineswegs DJ Bobos Konzert, sondern verfolgt mit gebannten Blicken die Fahrt des Glacier-Expresses. Ihr Gatte nickt bestätigend und weist potentielle Zuhörer darauf hin, dass er bei „doing Europe in one day" beste Erinnerungen an die Fahrt mit dem Original habe.

Das könnte aber mit dem einen Tag Sightseeing für ganz Europa knapp geworden sein, denke ich insgeheim, denn schließlich ist der Glacier-Express trotz der Modernisierung seines Wagenmaterials ja bekanntlich noch immer der langsamste Schnellzug der Welt.

Was den Zeitfaktor angeht, ist unser US-Amerikaner – „Call me Bill" – im Miniatur-Wunderland gut aufgehoben. Schließlich kann er hier auf zwei Stockwerken mittlerweile schon beinahe halb Europa in wenigen Stunden abarbeiten.

Aber zurück zur Schweiz. Und hier bleibt nun wirklich kaum noch ein Wunsch offen. Selbst kritische Modellbahn-Fans sind beeindruckt. Ob nun Schmalspur oder Regelspur, Rhätische Bahn oder Schweizer Bundesbahnen SBB, Transitverkehr, Oberleitung, Gestaltung der Berge wie der Details oder auch die stimmige Charakterisierung der drei Kantone Graubünden, Wallis und Tessin: Der Gesamteindruck überzeugt. Der siebte Bauabschnitt ist eine Werbung nicht nur in eigener Sache, sondern auch für die große Schweiz.

„Lass uns doch jetzt endlich mal in der Schweiz Urlaub machen, auch wenn Du keine Karten für die EM bekommen hast",

Gewichtige Schweiz: Über vier Tonnen Gips und 15 Tonnen Stahl

höre ich hinter mir eine solargebräunte Mitdreißigerin zu Ihrem Begleiter, einem blonden Siegfried-Typen mit Goldkettchen, zischeln, auf Stichwort sozusagen.

„Die Ansprüche steigen mit zunehmender Erfahrung!" Was mir Freddy Braun bei einem lange zurückliegenden Gespräch nicht ohne Selbstkritik verriet und was Perfektionist Gerrit Braun mit seinen elektronischen Steuerungen tagtäglich umtreibt, manifestiert sich in diesem siebten Bauabschnitt.

Ein Beispiel unter vielen: Das Betonwerk nach Vorbild des Schweizer Baustoffkonzerns Holcim, dessen Ingenieure beratend tätig wurden, zeigt auf rund fünf Quadratmetern (!) Grundfläche den gesamten Produktionsablauf von der Rohstoffgewinnung über die Zementproduktion bis hin zum Transportbeton, Versand per Bahn und Lkw inklusive und, schon fast selbstverständlich, in bewegten Szenen.

Ein weiteres Beispiel: Die Höhenburg „Montebello", deren kriegerische Vergangenheit mehr noch die unterhalb aufragende Ruine unterstreicht, bietet nicht nur die Staffage für die zu Füßen stattfindenden Ritterspiele, sondern überzeugt auch als Bauwerk. Die Ruine, so erfahre ich, ist übrigens im Miniatur-Wunderland ein Unikum: Sie besteht als einziges Modell komplett aus Gips.

Weil wir gerade beim Gips sind und eben beim Beton waren, die Miniatur-Schweiz muss doch schon aus Stabilitätsgründen im wahrsten Sinne des Wortes ein Anlagenteil mit Gewicht sein oder?

Und ob: Von all den anderen Materialmengen mal abgesehen, lasten über vier Tonnen Gips und rund 15 Tonnen Stahl, verteilt auf rund 250 Quadratmeter, auf den Stockwerksböden im Kehrwieder 2. Gut, dass man Ende des 19. Jahrhunderts sehr stabil gebaut hat. Nicht von ungefähr hatten die Lagerhäuser ja auch damals schon große Lasten zu tragen! *Karlheinz Haucke*

Wird fortgesetzt.



Gut, dass es Elektrowerkzeug gibt, auch wenn es wie hier recht geräuschvoll zugeht.



In der Werkstatt, aber auch an Ort und Stelle ist das handwerkliche Können stets gefragt.

Über 150 000 Arbeitsstunden stecken in der Miniatur-Schweiz, dem siebten Bauabschnitt, was sich auch in der Detaillierung bemerkbar macht.

Fotos: Stirl

Modellbahn Aktuell

WIKING ▸ *Mercedes-Benz-Kurzhauber in H0*



Als Pritschen-Lastzug (Bild) feiert die H0-Neukonstruktion des Mercedes-Benz-Kurzhaubers L1113 Premiere. Ebenfalls als Formneuheiten präsentieren sich der Fendt-Erfolgsschlepper Farmer 2S und der Allradler VW Tiguan. Dem 150. Geburtstag Rudolf Diesels widmen die Berliner Modellautobauer eine Sonderedition aus historischen Wiking-Formen. Ein ungewöhnliches H0-Gespann bildet der VW Touareg mit Trabant 601 S auf dem Hänger (Bild). Gleichfalls im Rahmen der H0-Modellpflege erscheinen in neuem Farbkleid der VW Passat Variant, der Mercedes-Benz 190 SL, der Audi TT Roadster und die Gmeinder-Kaelble-Planierraupe PR 610. Info: www.wiking.de.

VAMPISOL ▸ *Flutbrücke in H0*

Nach Northeimer Vorbild bietet Vampisol Bausätze für Flutbrücken über die Rhune in ein- und zweigleisiger (Bild) Ausführung an. Die Bausätze können nackt oder mit bereits eingefärbtem Material bestellt werden. Durch Ergänzungssets sind die Brücken auch zu verlängern. Info und Bestellung: Vampisol Eisenbahnmodellbau, Jens Kaup, Tel. (05541) 33998, www.vampisol.de.



VIESSMANN ▸ *H0: Bewegung und Höhenluft*

In luftige Höhe schwingt sich ein Helikopter mit drehbaren Rotorblättern (Bild), wenn man ihn hängend montiert. Vorsicht bei der Annäherung an einen Windkraftturm (Bild): Er bringt es auf stattliche 58 Zentimeter Höhe! Die Flügel drehen sich vorbildnah langsam. Himmlische Gefühle ganz anderer Art erlebt ein Liebespärchen im Doppelbett, anschließende Abkühlung besorgt ein Zierbrunnen, der einen fließenden Wasserstrahl simuliert. Außerhalb dieser Serie „Bewegte Welt“ (alle H0) gibt es Oberleitungsergänzungsteile in TT und N. Info: www.viessmann-modell.de.



TRIX ▸ *„Rail4Chem“-185 und Güterzugbegleitwagen Pwghs 054 in N*

Im Grün und Silber der „Rail4Chem“ (Bild) nimmt eine weitere N-Version der modernen E-Lok-Baureihe 185 Fahrt auf. Passende Güterwaggons enthält das Display mit 20 Wagen zum Thema Chemie-Logistik. In Epoche-IV-Beschriftung der DB kann das N-Modell des Begleitwagens Pwghs 054 (Bild) in Güterzüge eingereiht werden. Als Serie G der Schwedischen Staatsbahnen (SJ) wurde die ehemals preußische G8.1 nun auch für H0-Gleichstrombahnen aufgelegt. Info: www.trix.de.



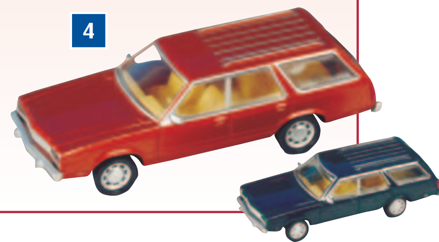
US-Corner





Passend zur K-27 (Probefahrt in Ausgabe 6/2008) bietet Bachmann einen ebenfalls im Maßstab 1:20,3 gefertigten 2-Bay Steel Hopper der Denver & Rio Grande Western (Bild 1) an. Der fein detaillierte Vierachser verfügt über gefederte Drehgestelle. Wegen der am Rahmen montierten Kupplungen ist der Hopper erst ab Radien von 120 cm einsetzbar. Gekröpfte Kupplungen zur Verbindung mit anderen Bachmann-Großspur-Fahrzeugen liegen bei. Der Vertrieb erfolgt über Liliput-Bachmann (www.liliput.de). „Trackmobile TM 4150 Magnum" heißt das Vorbild des Rangierzwergs, den Factory Direct Trains (FDT) in H0 vorstellte. FDT, bisher bekannt als Discounter vorwiegend für Modelle von Broadway Limited Imports und Precision Craft Models, avanciert damit zum Hersteller. Im Original ist das zweiachsige Fahrzeug (Bild 2) für bimodalen Einsatz geeignet, im Modell sind die Straßenräder nur Attrappen. Mit elf Beschriftungsvarianten, jeweils in Gleichstrom- und in DCC-Ausführung, wird das Fahrzeug angeboten. Stromabnahme von allen vier Rädern, Gehäuse aus Metalldruckguss, detaillierte Führerhauseinrichtung, Fahrerfigur und Kadee-Kupplung sind einige weitere Details des gelungenen Modells. Der Vertrieb erfolgt direkt (Internet: www.factorydirect-trains.com). Beim direkten Kauf in den USA sollte man unbedingt die Kosten für Versand und die deutsche Mehrwertsteuer berücksichtigen! Broadway Limited fertigt die Duplex-Lok T1 (Bild 3) der Pennsylvania Railroad (PRR) nur mit Analog-Sound. Über die Programmierung des Decoders mit europäischen Zentralen sollte man sich auf der Homepage (www.broadway-limited.com) oder beim Fachhändler informieren. Der Antrieb erfolgt auf alle vier Treibachsen, wobei eine Achse mit Haftreifen als Tauschteil beiliegt. An der tollen Gestaltung der Originale war der bekannte US-Designer Raymond Loewy beteiligt. Wegen einer ausgeprägten Schleuderneigung eigneten sich die Renner nur für Züge mit wenig Unterwegshalten, was bei den beiden speziell zur Beförderung des PRR-Paradezuges Broadway Limited gebauten Vorserienexemplaren auch zutraf. Die 50 Serienloks, zu denen auch das Vorbild des Modells gehört, waren dagegen im regulären Schnellzugdienst eingesetzt und befriedigten nicht. Die 1945 bis 1946 gebauten Maschinen wurden mit wenigen Ausnahmen bereits 1949 (!) abgestellt. Broadway-Limited-Modelle sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich. Für H0 und N liefert Atlas den für US-Verhältnisse kompakten Ford Fairmont Wagon (Bild 4) des Modelljahres 1978. Atlas-Modelle sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich (www.atlasrr.com).





MICRO-METAKIT ▸ *KkStB-Rh 210 in H0*

Die österreichische Schnellzuglok der Reihe 210 ist ein wunderschönes H0-Modell geworden. Eine der Versionen hat den Bauzustand von 1909 zum Vorbild. Außerdem liefert Micro-Metakit die Maschine im grauen Fotografier-Anstrich, mit kurzem Tender als 210.01, als DR-Epoche-II-Lok 16 051 sowie als polnische Pn11-2. Info: www.micro-metakit.com.

BEUTNER ▸ *Borgward-Schienenbus*

Michael Beutner hat ein Kartonmodell des historischen Sylter Borgward-Triebwagens in H0 konstruiert, der mit den Deko-Varianten „Nivea" und „Beck's Bier löscht Männer-Durst" erhältlich ist. Für den im Selbstbau geübten Modellbahner ist eine Motorisierung mit einem Fahrwerk von Profi-Modell Thyrow (Pmt) möglich. Der Bausatz enthält weitere Zubehörteile wie Fensterverglasung, Peilstangen, Werbeaufschriften. Info: Michael Beutner, Postfach 1148, 29601 Soltau, Tel. (05196) 1339, www.feldbahn-schmalspur.de.

Modellbahn Aktuell

HERPA ▸ *Schwerlast-Sattelzug in H0*

Mit einem vierachsigen Rungen-Sattelauflieger ist eine Scania-R-Zugmaschine unterwegs. Als Beladung liegen zehn Stahlträger bei. Sollte bei der Arbeit ein Unfall geschehen, eilt der Rettungsdienst aus Fulda im nagelneuen Mercedes-Sprinter-Rettungswagen herbei. Info: www.herpa.de.



FLEISCHMANN ▸ *„MNE“ und Züri-Lok in N*



TRÖGER ▸ *Beschriftungen für Zillertalzug*

Zum zehnjährigen Bestehen der Firma fertigt Tröger aufwendige Beschriftungen für acht Wagen des Zillertaler Nostalgiezuges in Spur IIm. Info: Michael Tröger, Im Winkel 1a, 14974 Ludwigsfelde, Tel. (03378)874285, Internet: www.troeger-2m.de.

ELKOM ▸ *Tschechoslowakischer Selbstentlader Fall in H0*

Classic-Modell CZ vertreibt das fein detaillierte H0-Kleinserien-Modell des von Elkom produzierten tschechoslowakischen Selbstentladewagens Fall. Das Epoche-IV-Fahrzeug wird fertig montiert geliefert und trägt eine fein gravierte Kohleladung. Info: Classic-Model CZ, Bartolomejská 3, 01001 Prag 1, Tel./Fax (00420/2/24228101, Internet: www.classicmodel.cz.



LGB ▸ *DR-Oberlichtwagen in IIm*



Aus ungarischer Fertigung stammt der jetzt ausgelieferte, erstmals in DR-Grün gehaltene vierachsige Oberlichtwagen mit Plattformen (Bild), Inneneinrichtung und zu öffnenden Türen. Info: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Betriebsstätte Nürnberg (LGB), Witschelstr. 104, 90431 Nürnberg, Tel. (0911)837070, Fax (0911)8370770, E-Mail: mail@lgb.de.

ZIMO ▸ *Zentrale MX31ZL*

Als eigenständiges DCC-System fungiert das MX31ZL als Zentrale. Die Bedienoberfläche ist mit der bewährten der Fahrpulte MX31 und MX31FU identisch. Als Besonderheit kann die Zentrale auch als Decoder-Update-Gerät benutzt werden, indem man von einem Computer mit Internet-Anschluss die Updates auf einen handelsüblichen Speicher-Stick zieht und diesen dann am MX31ZL ansteckt, der die Informationen dem auf dem Programmiergleis befindlichen Fahrzeug mit Zimo-Decoder aufspielt. Natürlich kann man mit der Zentrale zwei Züge gleichzeitig steuern, Decoder programmieren, Weichen schalten und selbstverständlich wird auch der Railcom-Standard unterstützt. In einer der kommenden Ausgaben werden wir die MX31ZL genauer unter die Lupe nehmen. Info: www.zimo.at.



Wagen für den München-Nürnberg-Express (MNE) gibt es in der Ausführung als 2.-Klasse-Bvmz und 1./2.-Klasse-ABvmsz (Bild) im Maßstab 1:160. Nicht ganz vorbildgerecht werden die beiden im Bild von der SBB-E-Lok 450 gezogen, die als Triebkopf für die S-Bahnen im Zürcher Verkehrsverbund unterwegs ist. Info: www.fleischmann.de.

NOCH ▸ *Landschaftsbau-Bastelpaket*

Wer sich unschlüssig ist, was er zum Landschaftsbau benötigt, kann zum neuen Bastelpaket greifen, das Terraform-Produkte als Unterbau, Geländekrepppapier, ein Stück Seefolie, Spachtelmasse, Geländekleber, Grasfasern, Farben, Steine, eine Brücke, zwei Tunnelportale, Bäume und noch vieles anderes umfasst. Die Noch-Ratgeber-DVD und eine ausführliche bebilderte Anleitung liegen ebenfalls bei. Info: www.noch.com.

FKS ▸ *Pkw- und Lkw-Rückspiegel in N*

Im Maßstab 1:160 stehen nun Rückspiegel-Zurüstsets für Pkw und Lkw zur Verfügung. Die Pkw-Packung besteht aus 82 Spiegelpaaren in fünf verschiedenen Ausführungen, das Lkw-Set für Rund- und Eckhauber-Oldtimer aus 90 Paaren in sechs Versionen. Ebenfalls für die Nenngröße N bestimmt ist der Umrüstsatz mit Aufgängen, Griffstangen und Auftritten für Fleischmann-Kühlwagen. Info: Gerd Gehrmann, Alex-Devries-Str. 4, 47589 Uedem, Tel. (02825) 100420, Internet www.fks-modellbau.de.

Modellbahn Aktuell

MÄRKLIN ▸ *Güterschuppen-Bausatz in Z*



Mit dem Bahnhof „Neuwintersdorf" liefert Märklin den zugehörigen Bausatz des Güterschuppens (Bild) in einer gemeinsamen Packung für die Nenngröße Z aus, die auch die preußische P10 (Bild) im Ursprungszustand der K.P.E.V. bereichert. In Spur I bekräftigt das Göppinger Traditionsunternehmen ebenfalls seinen Anspruch als Vollsortimenter und bringt einen zweiständigen historischen Lokschuppen mit Werkstattanbau sowie ein klassisches Reiterstellwerk heraus. Passend zu den H0-Umbauwagen-Pärchen nach Vorbild der Bundesbahn ist die DB-78 mit Zweilichtspitzensignal ausgestattet. Das Modell verfügt über einen Mfx-Decoder. „Einsteigen und losfahren": Diesem Motto sind zwei neue H0-Startpackungen gewidmet: Die eine enthält neben C-Gleis-Oval, digitalem Fahrregler und dem Trafo eine DB-Dampflok der Baureihe 81, einen offenen Güterwagen, einen Rungenwagen und einen Kühlwagen, die andere, das Startset „Europa", eine E-Lok der BR 185, einen Kessel-, einen offenen Güterwagen Eaos, zusätzlich Weiche, Gleis und Prellbock. Info: www.maerklin.com.

OTTEN-MODELLE ▸ *Tonnendachbeiwagen in II*



In Ganzmetallbauweise ausgeführt ist das Spur-II-Modell des Kölner Straßenbahnbeiwagens 1551 mit Tonnendach aus der 1925er-Bauserie der Waggonfabrik van der Zypen & Charlier. Den aus 1180 Einzelteilen bestehenden Beiwagen gibt es in elfenbein-grüner Lackierung der Jahre 1940 bis 1948 (Bild) und in drei anderen Farbgebungen. Das über dreieinhalb Kilo schwere Modell verfügt beispielsweise über kugelgelagerte Radsätze, einen gefederten Wagenkasten, besitzt bewegliche Außen- und Innentüren, echte Glasscheiben, hat eine LED-Innenbeleuchtung und ist mit einer vorbildgetreuen Trompetenkupplung ausgerüstet. Info: Manfred Otten, Am Bürgerberg 38, 53773 Hennef, Tel. (02242) 7533, E-Mail: otten-modelle@t-online.de.

RIETZE ▸ *VW-Transporter T5 in H0*

Als 2007 angekündigte H0-Formneuheit rollt jetzt der VW-Transporter T5 LR (Bild) an. Der Neoplan-Cityliner des Baujahres 2007 startet als ÖBB-Postbus in den H0-Straßenverkehr. Für die Kantonspolizei Basel-Stadt ist der Sharan von VW im Einsatz.. Und als Einsatzleiterfahrzeug der Wuppertaler Feuerwehr steht der Grand Vitara von Suzuki bereit. Info: www.rietze.de.



BUSCH ▸ *Pick-Up, Multicar und ZT300 für H0*



Orange ist in: Das kommunale Vielzweckfahrzeug Multicar bringt Pflanzkübel der Stadtgärtnerei (Bild) in H0-Beete, während der ZT300 (Bild) in dieser Farbgebung den Fuhrpark der Berliner Verkehrsgesellschaft bereichert. Der Pick-Up eines Horse-Riding-Clubs ist zünftig mit Heuballen und Mistgabel beladen. Die Sammelserie „Miami" wird mit dem Toyota-Land-Cruiser der Crocodile Farm bereichert, der mit Schlammnachbildung „verfeinert" wurde (Bild). Der Citroen-Lieferwagen H fährt Reklame für ein Schuhpflegemittel aus Frankreich. Weitere Neuheiten sind ein LPG-Anhänger mit der Aufschrift „Färsenaufzucht" sowie Begrünungsfoliage und Beflockungsmaterialien. In Bausatzform werden 120 Rosen in fünf verschiedenen Farben angeboten. Info: www.busch-model.com.

LILIPUT ▸ *Selters-Kühlwagen in H0*

Mit DB-Epoche-IV-Schriftzügen rollt ein blauer Kühlwagen für den Mineralwasser-Riesen Selters. Bei der DB war in der Epoche III ein gelber Deutz-Kesselwagen eingestellt, der im Modell gegenüber früheren Serien mit vierschüssigem Kessel und Deutz-Drehgestellen ausgestattet ist. Info: www.liliput.de.

VK ▸ *Verkaufsanhänger in H0*



Hamburger bietet der Verkaufsanhänger (Bild) für die hungrige H0-Bevölkerung an. Für Kaminholz aus Rommerskirchen wirbt der Schilderwagen (Bild). Info: Veit Kornberger Modellbahnzubehör, Tel. (02102) 66921, Internet www.vkmodelle.de.

PREISER ▸ *Kohlenhändler-Gespann in H0*



Kohlen-Meier beliefert die H0-Kunden motorisiert: Den zweiachsigen beladenen Anhänger zieht ein Hanomag R55 (Bild). Unbemalte sitzende Reisende bieten sich als preisliche Alternative für Spur-0- und Spur-I-Fans an. Info: www.figuren.de.

MAKETTE ▸ *Knapsack-Gehäusebausatz für H0*



Als Komplettbausatz aus Resin, verfeinert mit Messing- und Weißmetallteilen, bietet Makette den Gehäusebausatz der Knapsack genannten Krupp-Industrielokomotive an. Das H0-Modell kann auf ein BR-89-Fahrwerk (Bild) von Fleischmann (Einheitslok, nicht pr. T3) und auf das BR-80-Fahrwerk von Märklin aufgesetzt werden. Info: Makette Modelle, Martin Klinger, Obernesselbach 48, 91413 Neustadt a. d. Aisch, Internet: www.makette.de.

LEMKE ▸ *Oppeln mit und ohne Bremserhaus in N*



Mit Griffstangen aus Metall und Federpuffern ausgerüstet sind die N-Hobbytrain-Modelle der gedeckten Güterwagen des Gattungsbezirks Oppeln als Gms und mit Bremserhaus als Grhs (Bild) im Dreierset, dem als Appetitmacher ein N-Anhänger aus der Minis-Serie beiliegt. Als erster Lkw der erfolgreichen Minis in 1:160 kommt nun der Mercedes-Benz L3500 als Konsum-Fahrzeug (Bild) mit funktionierenden Scheinwerfern und Schlusslichtern in den Handel. Info: www.lemkecollection.de.

Modellbahn Aktuell

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 40 JAHREN: *Origineller Werbegag*



● Dass Modelle aus dem kapitalistischen Ausland im MODELLEISENBAHNER vorgestellt wurden, war jahrzehntelange Tradition, ehe dies in den 1970er-Jahren eingestellt wurde. Dass eine Werbeidee eines westlichen Modellbahnherstellers seitens der Redaktion für ausgesprochen pfiffig befunden und gelobt wurde, dürfte dagegen die Ausnahme gewesen sein. Der Originaltext lautete: „Eine gute Werbeidee: Werbechef Rolf-Peter Nattermüller von Firma Fleischmann, Nürnberg, gab seinen guten Bekannten einen Streichholzbrief mit diesem einmal lachenden und einmal enttäuschten Modelleisenbahner. Wir haben auf der Spielwarenmesse sehr darüber gelacht."

FIRMEN / ÖSTERREICH

Klein Modellbahn schließt endgültig

● Die vor eineinhalb Jahren schon einmal in Schwierigkeiten geratene Firma Klein Modellbahn aus Wien (siehe MEB 2/2007) wird ihre Produktion bis Ende Juli diesen Jahres endgültig schließen. „Derzeit werden Verhandlungen geführt, ob ein Teil des Programms von einem anderen Hersteller weitergeführt wird", hieß es dazu aus Wien zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses. Die Modelleisenbahn GmbH (Roco) zeigt sich interessiert, einen Teil der Formen zu übernehmen. Die Produktion wird schrittweise zurückgefahren, Klein Modellbahn bemüht sich, die tatsächlich nur lieferbaren Artikel auf der Firmenhomepage (www.kleinmb.at) stets aktuell zu halten. Die Filialen in Wien, Linz, Graz und Salzburg sollen „auf jeden Fall bis zum Jahresende geöffnet bleiben", die Filiale in Bregenz wird dagegen Ende September geschlossen.

MODELLBAHNWELT OBERHAUSEN

Eröffnungstag rückt näher

● „Wir eröffnen am 1. August, keine Frage", ist sich Georg Rinneberg, Initiator und Geschäftsführer der „Modellbahnwelt Oberhausen Beteiligung GmbH", sicher, dass der Zeitplan eingehalten werden kann. Der erste Bauabschnitt, das 400 Quadratmeter umfassende H0-Revier, nun erweitert auf die Zeitspanne 1965 bis 1970, macht in der großen Halle eines ehemaligen Autohändlers zügig Fortschritte. 27 Vollbeschäftigte und 18 Teilzeitkräfte sind hier hochmotiviert am Werke. Nicht wenige von ihnen kennen den Kohlenpott der Zechen, Kokereien und der Montanindustrie noch aus eigener Anschauung, was sich bei der detaillierten Gestaltung typischer Revierszenen unbestritten positiv bemerkbar macht.

„Natürlich werden wir nicht alles bis ins letzte Detail schon gestaltet haben", hat Georg Rinneberg mittlerweile im Vorgriff auf die Eröffnung erkannt. Aber das tut dem ehrgeizigen Projekt eigentlich keinen Abbruch. Einerseits hat es durchaus seinen Reiz, wenn das Publikum die Modellbauarbeiten hautnah verfolgen kann. Andererseits steht ohnehin noch der Umzug in die neue Halle neben dem Sealife am „CentrO", Oberhausens alljährlich Millionen von Besuchern anziehender neuer Mitte, im Juli auf dem Programm. Eine logistische Herausforderung, die die Zerlegung der Segmentanlage für den Transport voraussetzt.

Im endgültigen Domizil mit seiner Betriebsfläche von mehr als 3000 Quadratmetern soll dann ab Ende des Jahres zum direkten Vergleich exakt das gleiche H0-Revier, nur eben im heutigen Zustand, entstehen. „Mit didaktischem Anspruch", betont Rinneberg, denn „welches Kind weiß heute, wie es damals im Ruhrgebiet aussah?" *hc*


Fotos (2): Tiedtke

Lässt die Dimensionen des ersten Bauabschnitts, des H0-Reviers der 60er-Jahre, erahnen: Gebaut wird derzeit noch in der Ex-Autohändlerhalle.



Detailgetreu nachgebaut: Die Arbeitersiedlungen wie etwa Oberhausens Eisenheim und Grafenbusch dürfen natürlich im H0-Revier nicht fehlen.



MESSE-KALENDER

3.–5. OKTOBER 2008:
Modell-Hobby-Spiel, Leipzig.

31. OKTOBER–2. NOVEMBER 2008:
Faszination Modellbau, Friedrichshafen.

6.–9. NOVEMBER 2008:
5. Kölner Echtdampftreffen, Köln-Messe.

SYMOBA

Ab sofort wieder lieferbar

Der Neustart der Marke SYMOBA ist bei der Firma Bosse Dienstleistung und Handel in Bremen erfolgt. Wie Geschäftsführer Mario Bosse mitteilte, sind die Symoba-Produkte ab sofort „in vollem Umfang wieder lieferbar". Die seinerzeit von der Gelsenkirchener Firma Schniering-Modellbahnsysteme e.K. entwickelten und auf den Markt gebrachten Produkte, darunter die Symoba-Kurzkupplungskulissen für H0, TT und N, sind im gut sortierten Fachhandel oder direkt bei der Firma Bosse erhältlich. Info: Bosse Dienstleistung und Handel, Mahndorfer Heerstr. 82, 28307 Bremen, Tel. (0421)3973705, Fax (0180)3551847488, E-Mail info@bodiha.de, Internet www.symoba.de.

AUCH DAS GIBT'S

Modellbahn-Raub – Mann muss hinter Gitter

● Gelegenheit macht Diebe: Als ein heute 48-jähriger gelernter Installateur aus dem Raum Nürnberg eine Anstellung als Lastwagenfahrer erhielt, gehörten zu seinen Obliegenheiten auch Transporte für eine Modelleisenbahnfirma zwischen Firmensitz und einem Lagerstandort. Einmal in der Woche geschah das, und seit Februar 2005 machte sich der Fahrer an den Kisten und Packungen zu schaffen, ließ Einzelteile, Bausätze und Elektronik mitgehen. Im September 2007 flog er auf, in seiner Wohnung wurde Modellbahnmaterial im Wert von fast 400000 Euro sichergestellt. Der sofort geständige Mann muss nun für zwei Jahre und neun Monate ins Gefängnis.

4. MRG-MODELLBAU-SEMINAR

Aus Neu mach Alt

● Der Modellbauer, Künstler und MEB-Autor Michael Robert Gauß leitet Anfang Oktober 2008 erneut ein Modellbau-Seminar. Hauptthema ist diesmal die authentische Verwitterung von Gebäuden und Fahrzeugen, außerdem sollen ein kleines Gebäude und ein Baum selbst gefertigt werden, um Techniken für den Eigenbau zu erproben. Das Seminar findet vom 3. bis zum 5. Oktober 2008 in Markelsheim bei Bad Mergentheim statt. Es wird die rechtzeitige Buchung eines Zimmers eigener Wahl empfohlen, die Verwaltungsstelle Markelsheim ist unter Tel. (07931) 2610 (werktags 8 - 12 Uhr) gern behilflich. Die Anmeldung sollte bis 20. September an der Volkshochschule in Bad Mergentheim erfolgen: Tel. (07931) 574300, Fax (07931) 574907, E-Mail: vhs@bad-mergentheim.de. Die Seminargebühr beträgt 150 Euro, für MEB-Abonnenten und Eisenbahn-Romantik-Clubmitglieder werden 10 Euro Nachlass gewährt. Die Kursnummer 82m-299 ist bei Anmeldung sowie bei der Überweisung als Verwendungszweck anzugeben (Konto Nr. 1001890, Sparkasse Tauberfranken, BLZ 67352565). Eine Materialliste ist über die VHS Bad Mergentheim erhältlich und unter der Homepage www.michael-robert-gauss.de abrufbar. Dort erfährt man auch Aktuelles.

Foto: Gauß



Auch eine Dampflokomotive kann mit verhältnismäßig einfachen Mitteln wirkungsvolle Betriebsspuren erhalten.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000



Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



UMBAU ZWINGT ZUR UMLEITUNG

Seit fast 170 Jahren ist Magdeburg an die Schiene angebunden. Die laufende Sanierung der Gleisanlagen war überfällig. Jetzt wird Buckau auf Zeit Hauptbahnhof.



MAGDEBURGER GLEISSTRÄNGE

Von H0-Schönebeck im Süden bis -Zielitz im Norden reicht die Segmentanlage der Magdeburger Eisenbahnfreunde.



Foto: Tiedtke



Fotos (2): Emersleben

Das August-Heft erscheint am **16. Juli** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Frickel

FEINES FÜR ADLERAUGEN

Beim Dioramenbau legt Heiko Jeutter großen Wert auf das Detail. Dabei setzt er vor allem auf eigene Ideen und Kreationen.

Außerdem

Kraftwerks-Energie

Bahnstromversorgung, Teil 2: Stabile Einspeiser braucht das Hochspannungsnetz.

Bits im Gänsemarsch

Teil 3: Nun geht´s endlich weiter mit dem Schieben der Bits im seriellen Empfänger.

Trix-Express-Lebenszeichen

Der VT 602 startet zur Lastprobefahrt auf dem Dreischienengleis.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

MISCHUNG ENTSCHEIDET

Ob Betriebsspuren oder die Lackierung ganzer Modelle: Leichter geht´s in jedem Fall mit der Airbrush-Pistole.



Foto: Alkofer

GROSSHERZOGLICHE SPUR

Bis 1945 war Bad Sülze Station an der Strecke Rostock – Tribsees der einstigen Friedrich-Franz-Eisenbahn.



Foto: Schumacher